ਚੇਅਰਮੈਨ, ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ, ਕੋਚਿਨ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ

ਬਨਾਮ

ਮੈਸਰਜ਼ ਅਰੇਬੀ ਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਏਜੰਸੀਆਂ

ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2525/2018)

05 ਅਗਸਤ, 2020

[ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਰੀਮਨ, ਨਵੀਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਇੰਦਰਾ ਬੈਨਰਜੀ, ਜੇ. ਜੇ.]

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963-ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ। 2 , 42 , 43 , 48 , 59-65 , 123 , 131 - ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ-ਭੰਡਾਰਨ/ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ-- ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਬੰਧਤ ਟੀ. ਏ. ਐੱਮ. ਪੀ. (ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਡੀ) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ ਬਾਰੇ ਸੀਮਤ ਪ੍ਰਸ਼ਨ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਿਰਫ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੱਕ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਵਿਵਹਾਰਕਤਾ-ਰੌਥਰ-II, ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ, ਫੋਰਬਸ-II ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾ-ਰੌਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ-ਵੱਡਾ ਹਵਾਲਾ ਬੈਂਚ-ਆਯੋਜਿਤਃ ਉਹ ਸਮਾਂ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਪਾਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿੱਲ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ-- ਦੋਵੇਂ ਪੜ੍ਹਾਅ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹਨ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਿਸ ਨੂੰ ਕਰਨਾ ਹੈ-ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੇ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਰਸੀਦ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਕਾਏ ਲਈ

ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਡੈਮਰਾਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ-ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ ਤੱਕ ਅਤੇ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ, ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਭਾਂਡੇ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਦਰਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ-ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ), ਇਹ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ| (ਜੋ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੱਕਦਾਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ) ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨਾ-ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਹਰੇਕ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰੇ, ਅਤੇ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰੇ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ/ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ-ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਖੁਦ ਕੀਤਾ ਸੀ| 75 ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ 75 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਵੀ ਕੀਤਾ-ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਐੱਸਐੱਸ ਵਿੱਚ ਸਮੀਕਰਨ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ"। 61 , 62 ਇਸ ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ "ਰਾਜ" ਯੂ/ਆਰਟੀਕਲ 12 ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਿਨ ਉਸਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਸੰਭਾਲੀ ਸੀ-ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ-ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962-ਐਸ.ਐਸ.. 2 (23) , (26) ; 29 , 30 , 33 , 45 (1) , 46 (1) , (2) , 48 , 49 , 150 - ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ (ਫਾਰਮ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1976-ਕਸਟਮਜ਼ ਮੁੱਲਾਂਕਣ (ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ) ਨਿਯਮ, 2007-ਆਰ.ਆਰ.. 2 (1) (ਡੀ), (ਐਫ), 4,5,10 (1) (ਏ) (ii)-ਕਸਟਮਜ਼ ਟੈਰਿਫ ਐਕਟ, 1975 - ਐਸ 2- ਇੰਡੀਅਨ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਸੈਕਸ਼ਨ 1-ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 - s.148,151,152,158,161-ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ-ਕਲਾ। 12 , 14 .

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਐੱਸ. 2 (ਓ)-"ਮਾਲਕ"-ਆਯੋਜਿਤਃ ਜਦੋਂ ਐਸ. 2 (ਓ) ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ। 2 (ਓ) (i), ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ "ਮਾਲ" ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੈ-ਦੂਜਾ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹਨ, ਜਾਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਰ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਹਿਰਾਸਤ, ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇੱਕ ਸਮਾਜ-ਜਦੋਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ-ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈਃ ਜਿਵੇਂ ਕਿ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੈ, ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ-ਇਹ ਅਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਖੁਦ ਨਹੀਂ, ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ-ਮੇਜਰ ਜੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963. 2 (ਓ).

ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 42 (3) , (5) , (6) - ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆਃ ਐਸ. ਐਸ. 42 (5) ਅਤੇ (6) ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸਿਰਫ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (3) ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ।

ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872-ਬੇਲੋਰ-ਬੇਲੀ ਸਬੰਧ ਆਯੋਜਿਤਃ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਪੈਰਾ 23 ਅਤੇ 25 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਜ਼ (1999) 7 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 228 ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਦਾ ਬੇਲਰ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬੇਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ, ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963।

ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ,

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੱਖਿਆਃ 1. ਸੰਦਰਭ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਹਨ -

(1) ਕੀ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਸਵਾਲ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਬਿੰਦੂ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਟਾਈਟਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ;

(2) ਕੀ ਇੱਕ ਮਾਲਵਾਹਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

(3) ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ/ਡੈਮਰਾਜ ਆਦਿ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ।

(4) ਉਹ ਕਿਹੜੇ ਸਿਧਾਂਤ ਹਨ ਜੋ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ; ਅਤੇ

(5) ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੋਲ ਕੁਝ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਹਰ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 2] 726-ਐਫ-ਐਚ; 727-ਏ-ਸੀ]

2.1 ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ) "ਮਾਲਕ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (0) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (i) ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ "ਵਸਤਾਂ" ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ

ਹਨ, ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੱਕਦਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਰ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਹਿਰਾਸਤ, ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ, ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਏਜੰਟ ਸਿਰਫ਼ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੋਥਰ-। (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, "ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ" ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਘਾਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੈ, ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨਾਲ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਅਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਪਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਖੁਦ ਨਹੀਂ, ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 42 ਉੱਤੇ ਗੌਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਲੈਂਡਿੰਗ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲੈਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਬੋਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟ, ਖੰਭੇ, ਕਵੇ ਜਾਂ ਡੌਕ, ਇਸ ਲਈ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ (ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (1) (ਏ) ਵੇਖੋ)। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ, ਹਟਾਉਣ, ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਜਾਂ ਲਿਜਾਣ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਮਾਲਕ/ਵਿਅਕਤੀ ਦੋਵਾਂ ਨੂੰ ਸੇਵਾਵਾਂ। ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ "ਸਟੋਰ" ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (1) (ਬੀ) ਦੇਖੋ)। ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਕੁੱਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਪ੍ਰਬੰਧ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ

ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 42 (2), 42 (7) ਅਤੇ 43 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਧਾਰਾ 42 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੋਰਡ, ਜੇ "ਮਾਲਕ" ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ, ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਦੇਵੇਗਾ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦਾ ਏਜੰਟ "ਮਾਲਕ" ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋਣਗੇ। ਦੂਜਾ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) (ਆਈ) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ), ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਸ ਤੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਇਹ ਫਿਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੋਰਡ ਨੇ ਹੁਣ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਈ ਹੈ। ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ, ਇਸ ਲਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਮਾਲ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਹੁਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਧਾਰਾ 43 (1) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਜਿਸ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਇਸ ਨੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਕਾਰਜਭਾਰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ, ਹੁਣ ਇੰਡੀਅਨ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 151,152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 152 ਵਿੱਚ "ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਜੁੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ) ਉਸ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 14,16 ਅਤੇ 17] [748-ਸੀ-ਈ; 749-ਜੀ; 750-ਏ-ਐਚ]

2.2 ਇਸ ਸਮੇਂ, ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਦਲੀਲਾਂ ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 42 (5) ਅਤੇ (6) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (5) ਅਤੇ (6) ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ "ਵਿਅਕਤੀ" ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (3) ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਉਪ-ਜੀ ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ। ਫਿਰ, ਸੈਕਸ਼ਨ 48 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ-ਸੈਕਸ਼ਨ 48 (1) (ਬੀ) ਵੇਖੋ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 48 (1) (ਡੀ) ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਉੱਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 49ਏ, 49ਬੀ, 50,50ਏ ਅਤੇ 50ਬੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਤੱਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਤਰਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 59 'ਤੇ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਦਰਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ' ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਸ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 18-20] [751-ਏ-ਡੀ]

2.3 ਸੈਕਸ਼ਨ 60 ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਲਾਈਅਨ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 60 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮਾਲ ਸੀ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ

ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ ਖਰਚਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਲਾਈਅਨ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰਨ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ "ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਹੱਕਦਾਰ ਧਿਰ" ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ

ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰਨ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਸਿਰਫ ਡੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਦੂਰ ਚਲਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 61 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਮਾਲ ਦੇ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੇ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਬਾਅਦ, ਬੋਰਡ, ਜੇ ਉਹ ਠੀਕ ਸਮਝੇ, ਤਾਂ ਵੇਚ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੌਰ-ਤਰੀਕੇ-ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇੰਨਾ ਕੁੱਝ ਜੋ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਧਾਰਾ 61 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜੇ "ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ" ਦਾ ਪਤਾ ਜੋ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਉੱਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋ ਬੋਰਡ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹਨ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਉਹਨਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਹਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ". ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਜੀ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ, ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਲਾਈਅਨ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ "ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ" ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਜਿਸ ਦਿਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਵੇਚਣਾ। ਇਸ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਿਤ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੋਟਿਸ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ

ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਿਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੰਗ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਮੰਗ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਹਨ। ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਹੈ । ਇਹ ਦੁਬਾਰਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਖੁਦ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ। ਸੈਕਸ਼ਨ 63 ਫਿਰ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਮੌਜੂਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਧੂ ਈ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸਿਰਫ ਤਿੰਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ, ਅਰਥਾਤ, ਮਾਲ ਦੇ "ਦਰਾਮਦਕਾਰ", "ਮਾਲਕ" ਜਾਂ "ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ" ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ, ਅਰਥਾਤ, 63 (2) ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 61 (3) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਮਾਲਕ" ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 63 (2) ਦਾ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ " ਇਸ ਉਪ-ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦਕਾਰ "ਜਾਂ" ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ", ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ" ਮਾਲਕ "ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ) ਅਧੀਨ ਮਾਲ। ਦੂਜਾ, ਇਸ ਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨਾ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਕਿਸੇ ਏਜੰਟ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਅਤੇ 65 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 21-23] [751-ਡੀ-ਐਚ; 752-ਏ-ਐਚ]

2.4 ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਹੁਣ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਕ੍ਰਿਸਟਲ ਸਪਸ਼ਟ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਪੜ੍ਹਾਅ ਤੱਕ, ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਖੁਦ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਭੰਡਾਰਿਤ ਮਾਲ ਲਈ ਹਿਰਾਸਤ ਚਾਰਜ, ਅਤੇ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਡੈਮਰਾਜ, ਭਾਵ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ

ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਮਾਲਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ (ਜੋ ਲਾਭਕਾਰੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ) ਹਨ ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਚਾਰਜਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਵੇਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 24] [753-ਏ-ਸੀ]

3. ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਵੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2 (26) ਦੇ ਤਹਿਤ, "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲਕ, ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਪਰ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਐਕਟਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵੇਂ ਐਕਟ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 (2) ਵਿੱਚ "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ| ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਐਕਸਾਈਜ਼. ਸੈਕਸ਼ਨ 30 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ "ਉਚਿਤ" ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਏਗਾ। ਅਧਿਕਾਰੀ ", ਭਾਵ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦ ਮੈਨੀਫੈਸਟ, ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਹੋਰ ਮਾਲਕ। ਧਾਰਾ 33 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹ, ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਤੱਟਵਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ 45 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਸਟਮਜ਼ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸਾਰਾ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 46 (1) ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਰੂਪ ਅਤੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 46 (2) ਫਿਰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਜਾਂ ਹੋਰ ਰਸੀਦ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਸਾਰੇ ਸਮਾਨ

ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ। ਵਾਹਕ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਧਾਰਾ 48 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇਕਰ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ 30 ਦੇ ਅੰਦਰ ਗੁਦਾਮ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਕੁਝ ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ, ਉਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ, ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਤੱਕ, ਜਨਤਕ ਗੁਦਾਮ ਵਿੱਚ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਹੋਰ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਉਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ, ਭੰਡਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵੇਚਣ ਲਈ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਤਹਿਤ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ "। ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (23) ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ "ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣਾ" ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਸੰਪੂਰਨ ਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ, ਇੱਕ ਭੰਡਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ " ਉਹ ਵਸਤਾਂ ਜੋ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਈ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਡਸਟਫਿੰਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ, ਜਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕੰਟੇਨਰ ਵਾਪਸ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 25-27,29 ਅਤੇ 39] [753- ਸ-ਐਚ-; 754- ਏ-ਸੀ; 754- ਈ-ਐਫ; 760- ਡੀ-ਈ]

ਗਾਰਡਨ ਸਿਲਕ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਐੱਨ. ਆਰ. ਵੀ. ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ (1999) 8 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 744: [1999] 3 ਸਪਲਾਇਰ. ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 295- 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

4. ਦਰਅਸਲ, ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ (ਫਾਰਮ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1976 (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਜ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ, ਜਾਂ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਐਕਸ-ਬਾਂਡ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ। ਫਾਰਮ I, ਜੋ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 (ਬੀ) ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਉਹੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਫਾਰਮ II ਅਤੇ III ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫਾਰਮਾਂ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ "ਵਸਤਾਂ" ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਦਰਸਾਏਗਾ। ਉਹ ਜੋ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿੱਲ/ਇਨਵੌਇਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਮੁੱਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਚਲਾਨ ਵਿੱਚ ਐਲਾਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਲਾਗਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮਜ਼ ਵੈਲਿਊਏਸ਼ਨ (ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ) ਨਿਯਮ, 2007 ਦੇ ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) (ii) ਅਧੀਨ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਅਤੇ"ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ" ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ, ਅਤੇ ਨਿਯਮ 5 "ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ" ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ

ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਜੋ ਵੀ ਨਿਯਮ ਹਰੇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ, ਕੰਟੇਨਰ ਦੀ ਕੀਮਤ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਰਫ "ਵਸਤਾਂ" ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਉਹ ਹਨ "ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ" ਵਸਤਾਂ, ਭਾਵ ਉਹ ਵਸਤਾਂ ਜੋ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਵਿੱਚ ਭਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਦੋਂ "ਕੰਪਿਊਟਡ ਵੈਲਯੂ" ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮ 10 "ਲਾਗਤਾਂ" ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) (ii) ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਉਹੀ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ "ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ" ਨੂੰ "ਕੰਟੇਨਰਾਂ" ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਸਟਮ ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਈ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਫਿਰ ਜੋ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਹੈ "ਮਾਲ" ਅਤੇ ਕੰਟੇਨਰ-

ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ, ਪਰ ਨਾਲ ਹੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੌਜੂਦ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ, ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਡੱਬੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਹੁਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਡੱਬਿਆਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਜੋ ਫਿਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ, ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ਼ੱਕ ਤੋਂ ਪਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਟਿਕਾਊ ਕੁਦਰਤ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ, ਆਮ ਛੋਟ ਨੰਬਰ 170, 'ਛੋਟ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ| ਕੇਂਦਰੀ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 25 ਅਕਤੂਬਰ, 2002 ਦੇ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਟਿਕਾਊ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ" ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੈ। ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਵੀ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਇੱਕ ਪਿਛਲਾ ਪੈਰਾ। ਕਸਟਮਜ਼ ਟੈਰਿਫ ਐਕਟ, 1975 ਵੀ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ 'ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਅਨੁਸੂਚੀ "ਇਸ ਅਨੁਸੂਚੀ" ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਆਮ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਫਿਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਉਹਨਾਂ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ "ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ" ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ "ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ" ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ। [ਪਾਰਸ 40-51] [760- ਈ-ਐਫ, ਜੀ-ਐਚ; 761 ਡੀ-ਐੱਫ; 762-ਐੱਫ-ਜੀ; 764-ਏ-ਬੀ, ਜੀ-ਐੱਚ; 765-ਏ-ਸੀ; 766-ਡੀ; 767-ਬੀ-ਸੀ]

5.1 ਰੋਥਰ-II ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਰੋਥਰ-I ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਕਾਏ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ। ਇਹ ਚਾਰਜ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਸਨ, ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਡੀ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ

ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਰੋਥਰ-II. ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਰੋਥਰ-I. ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ। ਰੋਥਰ-ਮੈਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਈ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ, ਅਤੇ, ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਿਰਲੇਖ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਰੋਥਰ-II. ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਚੰਗਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਅਤੇ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੋਥਰ-II. ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਣਾ ਹੈਃ ਕਿਉਂਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਲਈ ਚਾਰਜ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਹੀ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ "ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਅਤੇ ਅਣਕਿਆਸੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ" ਲਗਾਏਗਾ। ਸਟੀਮਰ ", ਜੋ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਮਾਲਕ। ਇੰਡੀਅਨ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, "ਸਮਰਥਨ" ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਉੱਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਮਰਥਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਹੱਕ ਫਿਰ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਸਮਰਥਨ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੈਥਰ-1 ਵਿਚ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਾਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ | ਇਸ ਲਈ, ਦੋਵਾਂ ਦੇ ਮਿਸ਼ਰਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਭੰਬਲਭੂਸੇ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰੋ ਸਮਰਥਨ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ, ਰੈਥਰ -II. ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਜੋ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟ 'ਤੇ ਇਸ 'ਤੇ ਡਿਮਰਜ ਚਾਰਜ ਵਸੂਲਣੇ ਪੈਣਗੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਨੂੰ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। । [ਪਾਰਸ 58,59,61,62] [772-ਈ-ਜੀ; 773-ਸੀ-ਐੱਫ; 774-ਈ-ਐੱਫ, ਜੀ-ਐੱਚ; 775-ਏ-ਬੀ]

ਪੋਰਟ ਆਫ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਪੀ. ਵੀ. ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੋਥਰ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ. [ਰੋਥਰ-I.] [1963] 2 ਸਪਲ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 915 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਨਾਮ ਕੇਪੀਵੀ ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੋਥਰ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਪੀ. ਲਿਮਟਿਡ [ਰੋਥਰ-II] (1997) 10 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 285-- ਨੇ ਸਮਝਾਇਆ।

5.2 ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਜ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਜਾਰੀ ਹੈ। ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਰਾ 23 ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਬੇਲਰ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਡੀ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਚਕਾਰ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਥਰ-। ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਜੇ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੇਲਰ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 148 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੇਲਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਬੇਲੀ ਲਈ ਮਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੋਥਰ-। ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰੀਖਣ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦਾ ਬੈਲੇਟਰ ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਬੁਣਰਜ਼ ਦੇ ਪੈਰਾ 23 ਅਤੇ 25 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇਸ ਦੇ ਬੈਲੀ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦੱਸਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ | ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਉਪ-ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਬਿੰਦੂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ, ਉਪ-ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਸਲ ਬੇਲਰ-ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। [ਪੈਰ 66] [776 - ਏ-ਡੀ]

ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (1999) 7 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 228-ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

5.3 ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੌਥਰ-। ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 24 ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਕੋਡ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 67] [776-ਈ]

ਬੰਬਈ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਨਾਮ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (1999) 7 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 228-ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ।

5.4 ਫੋਰਬਸ ॥ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਧਾਰਾ 42 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਏਜੰਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸਮਾਜ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਦੀ ਸਾਦੇ ਭਾਸ਼ਾ ਉੱਤੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸੰਮਲਿਤ ਸੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ ਹੈ, ਜੋ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਇਹ ਬਿਆਨ ਸਹੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਪੈਰੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬਿਆਨ ਕਿ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਵੀ ਛੱਡ ਕੇ, ਡੈਮਰਾਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਹੇਠ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 43 (1) (ii) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 42 (2), ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਕਾਰਜਭਾਰ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ (ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ), ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਈ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਰਮਿਆਨ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਥਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਉਲਝਣ ਹੈ ਜੋ ਰੋਥਰ-II ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਐੱਫ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਜਿਹਾ ਭੰਡਾਰਨ ਚਾਰਜ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਪੈਰਾ 13 ਕੇਸ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਜੀ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਵਿਵੇਕ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ,

ਕਿਉਂਕਿ ਬੋਰਡ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ "ਰਾਜ" ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਫਰਜ਼ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਵੇਚੇ। ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲੈਂਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 (1) (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ ਉਹ ਬਾਹਰੀ ਸੀਮਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਹ ਮਾਲ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਸ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਸੀ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਵਾਜਬ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਹਟਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਦੰਡਾਤਮਕ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਇਸ ਲਈ, "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਦੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ| " ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ, ਫਿਰ ਵੀ ਬੋਰਡ ਉੱਤੇ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਸਰਵ ਵਿਆਪਕ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਰੋਕਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਚੰਗਾ ਕਾਰਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 71-74] [779- ਈ-ਐਚ; 780- ਏ-ਐਚ]

ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ v. ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ (ਫੋਰਬਸ-II) (2015) 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 228 [2014] 12 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 337-ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ।

ਦਵਾਰਕਾਦਾਸ ਮਾਰਫਾਤੀਆ ਅਤੇ ਸੰਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ (1989) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 293: [1989] 2 ਐੱਸਸੀਆਰ 751 - 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

5.5 ਰੋਥਰ-ਮੈਂ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪ-ਬੈਲੀ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ-ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ-ਜੋ ਫਿਰ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ

ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 158 ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਮਾਨਤ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾ ਸਿਰਫ ਬੇਲਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ "ਜ਼ਰੂਰੀ ਖਰਚਿਆਂ" ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ' ਤੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਨਿਵਾਰਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭੰਡਾਰਨ ਦਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨਾ। ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟ, ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਡੈਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਇਸ ਲਈ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ, ਸਬ-ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮੂਲ ਬੇਲਰ-ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਪੈਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 79,81] [782-D-F; 783-E-G]

ਰਸਿਕਲਾਲ ਕਾਂਤਿਲਾਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ (2017) 11 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 1 [2017] 4 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 591-- ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ। (1987) 1 ਐੱਸਸੀਸੀ 648: [1987] 1 ਐੱਸਸੀਆਰ 932 - ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

6. ਸੰਦਰਭ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਇਹ ਹਨਃ

1. ਉਹ ਸਮਾਂ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ;

2. ਅਤੇ 3. ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿੱਲ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮਰਥਨ ਡਿਲਿਵਰੀ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਦੂਜੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮਰਥਨ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੋਵੇਂ ਪੜ੍ਹਾਅ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹਨ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਿਸ ਨੇ ਕਰਨਾ ਹੈ-ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਰਸੀਦ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਕਾਏ ਲਈ ਜੀ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ, ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਡੈਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ;

4. ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 24 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ;

5. ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 5 ਦਾ ਜਵਾਬ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈਃ ਪਹਿਲਾ, ਕੀ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਨਾਲ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫਰਕ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਡੈਮਰਾਜ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ; ਅਤੇ ਦੂਜਾ, ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਬੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰੇ 45 ਤੋਂ 51 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਭੰਡਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ।ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੰਟੇਨਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਇਹ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਹਰੇਕ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰੇ ਅਤੇ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਪਸ ਕਰੇ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਡੀ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਮਾਲਕ/ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਾਂ ਕੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ

ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ, ਇਸ' ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਮੂੰਹ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੋਈ ਜਗ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ-ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਛੋਟੀ ਮਿਆਦ" ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਲੰਬਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਘੱਟ ਅਕਸਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੋ ਮਾਲ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 82] [783-ਜੀ-ਐਚ; 784-ਏ-ਐਚ]

7. ਇਹ ਅਦਾਲਤ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੀ ਕਿ ਕੇਸ ਦਾ ਨਿਆਂ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਕਥਿਤ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ-ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਮੁੜ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿੱਚੋਂ , ਅਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿਓ। ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਰਾਜ" ਵਜੋਂ, ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਿਨ ਉਸਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਸੰਭਾਲੀ ਹੈ। [ਪਾਰਸ 83,84] [785-ਏ-ਡੀ]

ਜੇ. ਵੀ. ਗੋਕਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ.) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਸਿਸਟੈਂਟ. ਵਿਕਰੀ ਕੁਲੈਕਟਰ-ਟੈਕਸ (ਨਿਰੀਖਣ) ਅਤੇ ਹੋਰ। [1960] 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 852 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ [ਫੋਰਬਸ-I] (2008) 4 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 87; ਬਰਿੰਦਾਵਨ ਬੰਗਲ ਸਟੋਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਅਸਿਸਟੈਂਟ. ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਵਪਾਰਕ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਏ. ਐਨ. ਆਰ. (2000) 1 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 674: [2000] 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 97; ਮੰਗਲੌਰ ਰਿਫਾਇਨਰੀ ਅਤੇ ਪੈਟਰੋ ਕੈਮੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕਸਟਮਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (2016) 14 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 709: [2015] 9 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 620; ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਏ. ਐੱਨ. ਆਰ. ਬਨਾਮ ਐੱਫ. ਐੱਨ. ਬਲਸਾਰਾ [1951] ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 682; ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਸਪਿਨਿੰਗ ਅਤੇ ਵੀਵਿੰਗ ਅਤੇ ਮੈਨੂਫੈਕਚਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਿਉਂਸਪਲ ਕਮੇਟੀ, ਵਰਧਾ [1958] ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1102; ਗ੍ਰਾਮੋਫੋਨ ਈ ਕੰਪਨੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੀਰੇਂਦਰ ਬਹਾਦੁਰ ਪਾਂਡੇ ਅਤੇ ਹੋਰ। [1984] 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 664; ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਫਰੈਡ. ਵਿਲੀਅਮ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਆਦਿ (2017) ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਐਸ. ਸੀ. 1291; ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ (1995) 3 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 151 [1995] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 149-ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇ. ਐਚ. ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ [1994] 1 ਲੋਇਡਜ਼ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 593; ਬਰਾਊਨ ਬਨਾਮ ਮੈਰੀਲੈਂਡ ਰਾਜ 25 ਯੂ. ਐੱਸ. 419 (1827); ਮਦਰਾਸ ਪ੍ਰਾਂਤ ਬਨਾਮ ਬੋਂਡੂ ਪਾਇਦਾਨਾ ਅਤੇ ਪੁੱਤਰ, ਏ. ਆਈ. ਆਰ. (29) 1942 ; ਪੀਟਰਸਨ ਬਨਾਮ ਫ੍ਰੀਬਾਡੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ. [1895] 2 ਕਿਊ. ਬੀ. ਡੀ.-ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[1963] 2 ਸਪਲਾਇਰ. ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 915 ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਪੈਰਾ 2

(1997) 10 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 285 ਸਮਝਾਇਆ। ਪੈਰਾ 2

(2008) 4 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 87	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 5
[2000] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 97	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 15
[1999] 3 ਪੂਰਕ. ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 295	'ਤੇ ਨਿਰਭਰ	ਪੈਰਾ 29
[2015] 9 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 620	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 30
[1951] ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 682	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 32
[1958] ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1102	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 33
[1984] 2 ਐੱਸਸੀਆਰ 664	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 34
[1960] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 852	ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ	ਪੈਰਾ 60
[1995] 2 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 149	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 63
(1999) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 228	ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ	ਪੈਰਾ 66
(1999) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ 228	ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ	ਪੈਰਾ 67

[2014] 12 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 337	ਨੇ ਸਹੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ	ਪੈਰਾ 73
[1989] 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 751	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 74
[2017] 4 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 591	ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ	ਪੈਰਾ 76
[1987] 1 ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 932	ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ	ਪੈਰਾ 79

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾਃ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2525/2018.

1999 (ਈ) ਦੀ ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 21041 ਵਿੱਚ ਏਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿਖੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ ਮਿਤੀ 27.09.2011 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਨਾਲ।

ਸੀ. ਏ. ਨੰ. 2526 , 2527 , 2528 , 2529 , 2530 , 2531 , 2532 , 2533 , 2534 ,2535 2018 ਵਿੱਚ.

ਰਿਤਿਨ ਰਾਏ, ਰਾਹੁਲ ਨਰੀਚਾਨੀਆ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਐੱਸ. ਪ੍ਰਤਾਪ, ਕਵਿਨ ਗੁਲਾਟੀ, ਸਿਧਾਰਥ ਦਵੇ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵਸ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕ੍ਰਿਤਿਕਾ ਭਾਰਦਵਾਜ, ਵੀ. ਕੇ. ਮੋਂਗਾ, ਐੱਸ. ਪ੍ਰਿਆ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨੁਸ਼੍ਰੀ ਮੈਨਨ, ਵਿਕਾਸ ਮਹਿਤਾ, ਐੱਮ. ਟੀ. ਜਾਰਜ, ਅਰਵਿੰਦ ਕੁਮਾਰ ਸ਼ਰਮਾ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਵਿਨੋਦ, ਅਨੀਸ਼ ਅਗਰਵਾਲ, ਯੋਗੇਸ਼ ਅਧੀਆ, ਪ੍ਰਤੀਕ ਕੋਠਾਰੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵੰਸ਼ਿਕਾ ਗੁਪਤਾ, ਪ੍ਰਥਮੇਸ਼ ਕਾਮਤ, ਅੰਕੁਰ ਕਸ਼ਯਪ, ਸ਼ਿਵ ਅਈਅਰ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅੰਕਿਤਾ ਸੇਨ, ਰੋਹਿਤ ਰਾਜਰਸ਼ੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼ਿਰੀਨ ਖਜੂਰੀਆ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸੁਨੀਤਾ ਰਾਣੀ ਸਿੰਘ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਆਨੰਦਿਤਾ ਬਰਮਨ, ਬੀ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਓ. ਪੀ. ਗੱਗਰ, ਆਦਿੱਤਿਆ ਗਾਗ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਾਰੀਮਨ, ਜੇ. 1. ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਇਹ ਸਮੂਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਮਿਤੀ 07.03.2018 ਦੁਆਰਾ (2018) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 592 ਵਜੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਸੰਦਰਭ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਿਵੇਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉੱਭਰਿਆਃ

" 1. ਇਹ ਕਾਰਵਾਈਆਂ 27-9-2011 [ਅਰੇਬੀ ਸਟਾਰ ਮੈਰੀਟਾਈਮ ਏਜੰਸੀਆਂ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। 1999 ਦੀ ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 21041, ਨੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੇ 27-9-2011 (ਕੇਰ) ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਸੰਦ ਕੀਤੀਆਂ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲਾਂ ਅਤੇ ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਉੱਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲਿਆ।

2. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਸਵਾਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਕੋਚੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਉਤਾਰੇ ਗਏ ਡੱਬਿਆਂ ਉੱਤੇ "ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ" ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਪਰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ/ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੁਆਰਾ, ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਭੰਡਾਰਨ ਜਗ੍ਹਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ' ਤੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ [ਟੀ. ਏ. ਐੱਮ. ਪੀ.] ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ [ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ], 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 47-ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਥਾ ਹੈ।

3. ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਹਵਾਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ:

" ਰੁਕਾਵਟ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਕ੍ਰਮ ਉਹਨਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ 1998 ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕੋਚੀਨ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਇਮਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਿੰਥੈਟਿਕ ਊਨੀ ਕੱਪੜੇ (ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ) ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਕਸਟਮਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਡੱਬਿਆਂ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਡੱਬਿਆਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਤਬਾਹ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਤੁਰੰਤ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ ਉੱਨ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਬਿਲਕੁਲ ਨਵੇਂ ਕੱਪੜੇ ਸਨ ਜੋ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ/ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੀ "ਕਾਰਜ ਵਿਧੀ" ਨੇ ਸਾਰੇ ਸਬੰਧਤ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਸੰਭਾਵਤ ਹੱਦ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਤੇ

ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਕਾਫ਼ੀ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪੋਰਟ ਏ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਵਿਹਲੇ ਪਏ ਸਨ।

ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ/ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ "ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ" ਲਿਆ।
”

2. ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ["ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ"] ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪੰਜ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਹਿੱਸੇ, ਅਰਥਾਤ, ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਪੀ. ਵੀ. ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੋਥਰ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ 1963 ਸਪੋਰ. (2) ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 915 ["ਰੋਥਰ-I"]; ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਕੇਪੀਵੀ ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੋਥਰ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਪੀ. ਲਿਮਟਿਡ (1997) 10 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 285 ["ਰੋਥਰ-II"]; ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਨਾਮ. ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (1999) 7 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 228; ਫੋਰਬਸ ਫੋਰਬਸ ਕੈਂਪਬੈਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ (2015) 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 228 ["ਫੋਰਬਸ-II"] ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਕਾਂਤਿਲਾਲ ਅਤੇ ਕੋ. ਵੀ. ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ (2017) 11 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 1, ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫਿਰ ਕਿਹਾ:

23. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਸਥਿਤੀ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਸਵਾਲ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਣਾ;

23.1 ਰੌਥਰ-1, ਰੌਥਰ-2, ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਜ਼, ਫੋਰਬਸ-2 ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨੀ ਹੈ;

23.2 ਰੌਥਰ-1 ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬੈਲਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਬੈਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨੀਟਰਜ਼ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵਿਚਾਲੇ ਬੈਲਰ ਅਤੇ ਬੈਲੀ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਹੋਂਦ ਵਿਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਫੋਰਬਸ-2 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨੀਟਰਜ਼ ਦੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਦਾ

ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਸਬੰਧਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ;

23.3 ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਜ਼ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਐਮਪੀਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੀ, ਫੋਰਬਸ -2 ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਸਵਾਲ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ;

23.4. ਜਦੋਂ ਕਿ ਫੋਰਬਸ-II ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਰੋਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ' ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਰਸਿਕਲਾਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਰੋਥਰ-I ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਲਈ ਇੱਕ ਅਥਾਰਿਟੀ ਲੱਭੋ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਖਰਚੇ ਸਾਮਾਨ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ' ਤੇ ਪੈਂਦਾ ਹੈ;

23.5 . ਰੋਥਰ-II ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਸਟੀਮਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਹੀ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ, ਜੋ ਫੋਰਬਸ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-I ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇੱਕ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ, ਰੋਥਰ-II ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਪੈਦਾ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਖਰਚੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ; ਅਤੇ

23.6 . ਰਸਿਕਲਾਲ ਦੇ ਦੋ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਹ ਰੋਥਰ-II ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ-II ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਨ ਕਿ ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੋਥਰ-II ਵਿੱਚ ਹੋਲਡਿੰਗ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਮੰਨਦੀ ਹੈ।

24. ਦੁਆਰਾ ਘੋਸ਼ਣਾ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਰੋਥਰ-I ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵੱਲ ਝੁਕਾਅ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈਃ

24.1 . ਕੀ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਸਵਾਲ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਬਿੰਦੂ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਿਰਲੇਖ ਪਾਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਹੈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੋ;

24.2 . ਕੀ ਇੱਕ ਮਾਲਵਾਹਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਜੋ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

24.3 . ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ/ਡੈਮਰਾਜ ਆਦਿ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ; ਜੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ;

24.5 . ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੋਲ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਹਰ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।
25. ਵੱਡਾ ਬੈਂਚ ਪ੍ਰਸੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਧੂ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮੰਨਦਾ ਹੈ।

25. ਵੱਡਾ ਬੈਂਚ ਪ੍ਰਸੰਗ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਧੂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਦਾ ਹੈ।

3. ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਸੀ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਇੱਕ ਸੀਮਤ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਰਥਾਤਃ

" ਕੀ ਕੋਚੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਉਤਾਰੇ ਗਏ ਡੱਬਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ 'ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ' ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਜੋ ਮਾਲ/ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਣਗੌਲਿਆ ਪਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੁਆਰਾ ਡੀ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀ ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲਈ, 75 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ(ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ 1963-ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ 'ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ') ਅਤੇ ਟੀ. ਏ. ਐੱਮ. ਪੀ. (ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ) ਦੇ ਮਿਤੀ 10.11.1999,19.07.2000, ਅਤੇ 13.09.2005 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਬਿੰਦੂ ਹੈ।

4. ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲਾ ਕਈਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਮਿਤੀ 16.09.2002 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ, ਅਰਥਾਤ, ਡਬਲਯੂ. ਪੀ. (ਸੀ) 2004 ਦਾ ਨੰਬਰ 32191, ਨੂੰ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਸਮਾਨ ਸਵਾਲ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਅਤੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰੇ 4 ਅਤੇ 5 ਵਿੱਚ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀਃ

" 4. ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਵਸਤਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 'ਐੱਫ. ਸੀ. ਐੱਲ.' (ਪੂਰੇ ਕੰਟੇਨਰ ਲੋਡ) ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ' ਸਿੰਥੈਟਿਕ ਵੂਲਨ ਰੈਗਸ 'ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਡਬਲਯੂ. ਪੀ. ਵਿੱਚ ਜੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ। (ਸੀ) 2004 ਦਾ ਨੰਬਰ 32191, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਵੀ. ਸੀ. ਡੀ. ਖਿਡਾਰੀ ਹਨ। ਦਰਾਮਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਅਗਸਤ 1998 ਤੋਂ ਮਾਰਚ 1999 ਤੱਕ ਹੈ। ਮੂਲ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਾਰੇ ਕੰਟੇਨਰ ਹੁਣ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

5. ਕੋਚੀਨ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕੁੱਝ ਵਸਤਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ "ਉੱਨ ਦੇ ਕੱਪੜੇ" ਸੀ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਉੱਤੇ "ਬਿਲਕੁਲ

ਨਵੇਂ ਕੱਪੜੇ" ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਭਾਰੀ ਡਿਊਟੀ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚੇ ਲੱਗੇ ਸਨ। ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਵਾਦ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਚੱਲਦਾ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਾਲ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਆਏ, ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਨਤੀਜੇ ਅਤੇ ਦੇਰੀ ਕਾਰਨ ਪੋਰਟ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਕਾਏ ਸਮੇਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਤਹਿਤ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਵੱਡੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ| ਇਸ ਲਈ ਵੀ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖਿਆ।

5. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਰਿਆਇਤ ਦਿੱਤੀ, ਅਰਥਾਤ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ("ਟੀ. ਏ. ਐੱਮ. ਪੀ".) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਆਪਣਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ, ਫੋਰਬਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਨਯੋਗ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਕੈਂਪਬੈਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼, ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ (2008) 4 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 87 ["ਫੋਰਬਸ-I"] ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਿੰਨ ਸਵਾਲ ਈ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਸਨਃ

" 9. ਇਸ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਮਹੱਤਵ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨਃ

1. ਕੀ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੇ ਭਾਂਡੇ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਮਾਲਕ "ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ?

2. ਕੀ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸਟੋਰੇਜ ਚਾਰਜ/ਡੀਮਰੇਜ, ਜੋ ਕਿ ਕੰਸਾਈਨੀ ਦੁਆਰਾ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹਨ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਆਰਡਰ?

3. ਜੇ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਜਾਂ 62 ਤਹਿਤ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰਦਾ ਹੈ?

6. ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਹਵਾਲੇ ਦਾ ਜਵਾਬ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਕਾਰਵਾਈ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਸਿਰਫ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਹੱਦ, ਭਾਵ. ਕੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਬੰਧਤ ਟੀ. ਏ. ਐੱਮ. ਪੀ. ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਵਧ ਸਕਦੀ ਹੈ।

7. ਇਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਪੋਰਟ 'ਤੇ ਪਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਇਸ ਲਈ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਮਾਲ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਮਾਲ ਨਾ ਚੁੱਕਣ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਵਿਚਕਾਰ ਫਸ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ "ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੱਕ ਰਾਹੀਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ" ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬੋਰਡ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਕੁਝ ਖਾਸ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੇਚ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਥਿਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਫਰਜ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਇੱਕ ਤੱਥ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋ ਸਕੇ ਮਾਲ ਤੋਂ ਛੁਟਕਾਰਾ ਪਾਵੇ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਜਿਹਾ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕਦਾ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲਾ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆਃ

" 44. ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਣਮਿੱਥੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ

ਵਿੱਚ 'ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਇਆ' ਚਾਰਜ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬੇਨਤੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ/ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਕੇ, ਧਾਰਾ 63 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵੰਡੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਫੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਕੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕੋਰਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਘੱਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਮੰਨਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸੰਬੰਧਤ ਟੀ. ਏ. ਐੱਮ. ਪੀ. ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਿਰਫ '75 ਦਿਨਾਂ' ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 'ਗਰਾਊਂਡ ਰੈਂਟ' ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

8. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਰਿਤਿਨ ਰਾਏ ਨੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਬੈਲੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਤੋਂ ਡੈਮਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਹ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਲਾਈਅਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂ ਵਾਪਸ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਥਿਤੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕੋਈ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਸੀ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਡੈਮਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਕਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਕੋਲ ਬਣੀ ਰਹੇਗੀ। ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਮਿਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਛੱਡਣ 'ਤੇ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸ਼ਿਪਰਾਂ/ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪ-ਬੈਲੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਪੋਰਟ

ਟਰੱਸਟ ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜੋ ਭਾਰਤੀ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਜੁੱਤੇ ਵਿੱਚ ਕਦਮ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ "ਕੇ. ਐਚ. ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼" [1994] 1 ਲੋਇਡਜ਼ ਲਾਅ ਰਿਪੋਰਟਾਂ 593 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਿਵੀ ਈ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਬੇਲੀ ਦੀ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਉਪ-ਬੇਲੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਬੇਲੀ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਕਿਤੇ ਵੀ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕੇ. ਐਚ. ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ (ਸੁਪਰ) ਵਿੱਚ ਉਪ-ਬੇਲੀ ਬੇਲੀ ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਉਹਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ, ਨਾ ਕਿ ਬੇਲਰ/ਸ਼ਿਪਰ ਤੋਂ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਲਈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ (ਸਬ-ਬੇਲੀ) ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ (ਬੇਲੀ) ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਹ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਦੁਖੀ ਸਨ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕੀ ਹੱਕ ਦੇਣਾ ਕੋਈ ਮਾਇਨੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੋਲ ਕੋਈ ਸਾਧਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਸਿਰਲੇਖ ਕਦੋਂ ਪਾਸ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਏ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਪਾਸ ਹੋਣਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ' ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਹ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰਸਿਕਲਾਲ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ।

ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਹੇਠਾਂ ਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਵੀ ਸਖ਼ਤ ਨਿੰਦਾ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਿਵੇਕ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ "ਹੋਵੇਗਾ"।

9. ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਐੱਸ. ਪ੍ਰਤਾਪ, ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ/ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 1 ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਨੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ

ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੰਡੀਅਨ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਨੋਟੀਫਾਈਡ ਪਾਰਟੀ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ' ਤੇ ਸਮਰਥਨ ਉਹ ਸਮਰਥਨ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਟਾਈਟਲ ਪਾਸ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ 'ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮੁਵੱਕਿਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਨਾਲ ਉਲਝਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਕੇ. ਐੱਚ. ਐਂਟਰਪ੍ਰਾਈਜ਼ (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਬਹੁਤ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸਾਰੇ ਚਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਉਪ-ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ ਬੇਲੀ ਦੀਆਂ ਜੁੱਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਕਦਮ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਭਾਵ. ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ/ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੇਲਰ ਭਾਵ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ/ਸ਼ਿਪਰ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਅਸਲ ਬੇਲੀ' ਤੇ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਵੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਲਈ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਲਈ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਤਾ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ ਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼, ਜੋ ਕਿ ਬੇਲੀ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਾਂਝੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 158 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ' ਤੇ, ਬੇਲਰ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ "ਜ਼ਰੂਰੀ ਖਰਚਿਆਂ" ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਤੋਂ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਏਗਾ ਜੋ ਹਮੇਸ਼ਾ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਪਰ ਕਦੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਨਹੀਂ, ਜੋ ਕਦੇ ਵੀ ਬੇਲਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਤਾਪ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ, ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੈ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਏਜੰਟਾਂ, ਅਰਥਾਤ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ/ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 63 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ, ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਕਦੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ-ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੈ-ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ

ਮਾਲ ਦਾ "ਮਾਲਕ" ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਸ ਨੇ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਪੂਰਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਭਾਰਤੀ ਬਿੱਲ ਆਫ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਨਿੱਟਰਜ਼ (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਹੈ ਜੋ ਬੇਲਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਫੋਰਬਸ-।। (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰੋਥਰ-। (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਵਿਵਾਦ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲੈਣ ਅਤੇ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚਾਰਜ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਰਸਿਕਲਾਲ (ਉੱਪਰ), ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਫੋਰਬਸ-।। (ਉੱਪਰ) ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੈ, ਗਲਤ ਹੈ। ਰਸਿਕਲਾਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ(ਸੁਪ੍ਰਾ) ਇਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸੀ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪ-ਬੇਲੀ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ (ਬੇਲਰ) ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ (ਬੇਲੀ) ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਰੋਥਰ-।। (ਉੱਪਰ) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰੋਥਰ-।। (ਉੱਪਰ) ਦਾ ਹਿੱਸਾ, ਜੋ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਚੰਗਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਡੀ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਫੈਸਲਾ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਤਾਪ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਖੁਦ ਈ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਕੰਟੇਨਰ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ "ਮਾਲ" ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚੇ ਹੋਣਗੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਵੱਲੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫ਼ਨਾਮੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਥੋਕ ਮਾਲ ਵਜੋਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ

ਦੇਣਦਾਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਉੱਤੇ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈ ਸਕਦਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੁਣ ਸਾਰੇ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸਾਬਕਾ ਵਕੀਲ (ਆਪਣੇ ਆਪ ਸਮੇਤ) ਦੁਆਰਾ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਜੀ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਇੱਕ ਹਵਾਲਾ ਲੰਬਿਤ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਵੱਡੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਬਹਿਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕੀ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

10. ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 6 (ਕੰਟੇਨਰ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਲਾਈਨਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ), ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਰਾਹੁਲ ਨਰੀਚਾਨੀਆ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ [ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਵਿੱਚ ਆਰ. ਐੱਫ. ਨਰੀਮਨ, ਜੇ.] "ਮਾਲਕ" "ਜਹਾਜ਼" ਦੇ ਮਾਲਕ ਏ ਅਤੇ "ਮਾਲ" ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਨੋਸਿਟਰ ਏ ਸੋਸਾਇਟੀਜ਼ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਇੱਕ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ, ਭਾਵ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਡੈਮਰਾਜ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਬੀ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹੈ, ਭਾਵ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਟੀਵਡੋਰਿੰਗ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਤਾਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ
ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 48 (1) (ਡੀ) ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਉੱਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 49 (1) (ਸੀ), ਸੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਉੱਤੇ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਤੋਂ ਲੀਜ਼ ਉੱਤੇ ਲਈ ਗਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਤੋਂ 63 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਡੀ ਮਾਲ' ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 60 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰ ਹੈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਹ ਇਕੱਲੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ, ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਹਨ, ਈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਡੈਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਫਿਰ ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੰਡੀਅਨ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਲੇਖ ਪਾਸ ਕਰਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਹੈ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ (ਟਾਈਟਲ ਪਾਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ) ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ (ਟਾਈਟਲ ਪਾਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ) ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਅਜਿਹੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 49 ਉੱਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਇਸ ਲਈ ਤਸਵੀਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾਲ ਕੋਈ ਬੇਲਰ-ਬੇਲੀ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਤਾਪ ਨੇ ਜੀ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (ਉੱਪਰ) ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ-II (ਉੱਪਰ) ਦੇ ਓਵਰਰੂਲਿੰਗ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਰਸਿਕਲਾਲ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਨੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ, ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

11. ਸ਼੍ਰੀ ਕਵਿਨ ਗੁਲਾਟੀ, ਹੈਪਾਗ-ਲੋਇਡ ਇੰਡੀਆ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ। ਲਿਮਟਿਡ, ਇੱਕ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਇੰਟਰਵੇਨਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਏ ਨੇ ਸਾਬਕਾ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ

29,30,33,45,48 ਅਤੇ 150 ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕਦੇ ਵੀ ਡੈਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

12. ਸਾਰੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪਹਿਲਾਂ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਭਾਗ 2. ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ. - ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, -

(6) "ਡੌਕ" ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਬੇਸਿਨ, ਤਾਲੇ, ਕੱਟ, ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਦੁਆਰ, ਗ੍ਰੇਵਿੰਗ ਡੌਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਗ੍ਰੇਵਿੰਗ ਬਲਾਕ, ਝੁਕਾਅ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼, ਸਲਿੱਪਵੇਅ, ਗਰਿੱਡੀਰਨ, ਮੂਰਿੰਗ, ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ-ਸ਼ੈੱਡ, ਵੇਅਰਹਾਊਸ, ਟ੍ਰਾਮਵੇਅ, ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੰਮ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡੌਕ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਚੀਜ਼ਾਂ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਹਥਿਆਰਾਂ ਜਾਂ ਗਰੋਇਨ ਦੁਆਰਾ ਘੇਰਿਆ ਜਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

xxx xxxxxx

(7) "ਵਸਤਾਂ" ਵਿੱਚ ਪਸ਼ੂਧਨ ਅਤੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੀ ਚੱਲ ਸੰਪਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ;

Xxx xxxxxxx

(8) ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਮਾਸਟਰ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਫਿਲਹਾਲ ਚਾਰਜ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਪਾਇਲਟ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਮਾਸਟਰ, ਸਹਾਇਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਮਾਸਟਰ, ਡੌਕ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਬਰਥਿੰਗ ਮਾਸਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ;

(ਓ) "ਮਾਲਕ"।

(1) ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਸ਼ਿਪਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਹਿਰਾਸਤ, ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ; ਅਤੇ

(2) ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਹਿੱਸਾ-ਮਾਲਕ, ਚਾਰਟਰਰ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਗਿਰਵੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

Xxx xxxxxxx

(5) "ਰੇਟ" ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਵੀ ਟੋਲ, ਬਕਾਇਆ, ਕਿਰਾਇਆ, ਰੇਟ, ਫੀਸ ਜਾਂ ਚਾਰਜ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

(ਜ਼) "ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼" ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਏ ਪਾਣੀ ਦੁਆਰਾ, ਮਨੁੱਖਾਂ ਜਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕੈਸੇਨ ਦੁਆਰਾ;

" 42. ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ। -

(1) ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ: —

(ਏ) ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾਂ, ਖੰਭਿਆਂ, ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਜਾਂ ਡੌਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ, ਭੇਜਣਾ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਹਿਪਿੰਗ ਕਰਨਾ;

(ਅ) ਬੋਰਡ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਂਦੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ, ਹਟਾਉਣਾ, ਤਬਦੀਲ ਕਰਨਾ, ਲਿਜਾਣਾ, ਸੰਭਾਲਣਾ ਜਾਂ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ;

(ਸ) ਰੇਲ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣਾ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਲਗਾਉਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ;

(ਸ) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ, ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਬੁਕਿੰਗ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਉਤਪੰਨ ਮਾਲ ਭੇਜਣਾ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 (1890 ਦਾ 9) ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਗੁਆਂਢੀ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ, ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ;

(ਈ) ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪਾਇਲਟਿੰਗ, ਹੌਲਿੰਗ, ਮੂਰਿੰਗ, ਰੀਮੂਰਿੰਗ, ਹੁੱਕਿੰਗ ਜਾਂ ਮਾਪਣਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੇਵਾ; ਅਤੇ

(ਐਫ) ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਅਧੀਨ।

(2) ਇੱਕ ਬੋਰਡ, ਜੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਇਸ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸੇਵਾ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਦੇਵੇਗੀ ਜੋ ਬੋਰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ|

(3) ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਬੋਰਡ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਹੇਠ ਦੱਸੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਜਿਹੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(3ਏ) ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਇੱਕ ਬੋਰਡ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਸਥਾ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧ (ਭਾਵੇਂ ਭਾਈਵਾਲੀ, ਸਾਂਝੇ ਉੱਦਮ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ) ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਕਾਰਜ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(4) ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਕੋਈ ਰਕਮ ਨਹੀਂ ਲਵੇਗਾ ਜਾਂ ਵਸੂਲ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ।

(5) ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਉਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

(6) ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 (1872 ਦਾ 9) ਦੀ ਧਾਰਾ 151,152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ।

(7) ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਅਤੇ ਰਸੀਦ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜਿਸ ਤੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

43. ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਆਦਿ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। — (1)ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਉਸ ਨੇ ਕਾਰਜਭਾਰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਹੈ -

(i) ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1890 (1890 ਦਾ 9) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ; ਅਤੇ

(2) ਹੋਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 (1872 ਦਾ 9) ਦੀ ਧਾਰਾ 151,152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 152 ਵਿੱਚ "ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇਃ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਬੋਰਡ-

(ਏ) ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 42 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀ ਰਸੀਦ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ; ਅਤੇ

(ਅ) ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜੋ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(2) ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਸ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦਾ ਉਸ ਨੇ ਚਾਰਜ ਲਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਬੀ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 42 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇਸ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

" 48. ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਦਾ ਪੈਮਾਨਾ। (1) ਅਥਾਰਟੀ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਸੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਪੈਮਾਨਾ ਤਿਆਰ ਕਰੇਗੀ ਜਿਸ' ਤੇ, ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਬਿਆਨ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 42 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ –

1) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਿੰਗ ਪੋਰਟ ਜਾਂ ਪੋਰਟ ਪਹੁੰਚ;
2) ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਰਫ, ਕੁਏ, ਜੇਟੀ, ਪੀਅਰ, ਡੌਕ, ਬਰਥ, ਮੂਰਿੰਗ, ਸਟੇਜ ਜਾਂ ਉਸਾਰੀ, ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਤੋਂ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਪਹੁੰਚ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਾਨ ਤੇ;
3) ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਕੁਲੀ;
4) ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ, ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡਿਮਰੇਜ;
5) ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸੇਵਾ।
2) ਵੱਖ-ਵੱਖ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੈਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਚੀਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ

“ 59. ਦਰਾਂ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦਾ ਲਾਈਅਨ। - (1) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਾਰੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਮਾਰਤ, ਪਲੰਥ, ਸਟੈਕ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਹਾਤੇ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਾਲ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਲਈ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਕਿਰਾਏ ਲਈ, ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਈਅਨ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ।

(2) ਅਜਿਹੇ ਲਾਈਅਨ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਉੱਤੇ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਆਮ ਔਸਤ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ-ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਕਥਿਤ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਲਾਈਅਨ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹਾ ਲਾਈਅਨ ਮੌਜੂਦ ਹੈ

ਅਤੇ ਧਾਰਾ 60 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਪੈਸੇ ਲਈ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ।

60. ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਮਾਲਕ ਦਾ ਲਾਈਅਨ। — (1) ਜੇ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਏਜੰਟ, ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਉਤਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕਿਸੇ ਡੌਕ, ਘਾਟ, ਕਿਊ, ਸਟੇਜ, ਜੈਟੀ, ਬਰਥ, ਮੂਰਿੰਗ ਜਾਂ ਘਾਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਾਲ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ, ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਲਈ ਲੀਅਨ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਹਿਣਗੀਆਂ, ਅਜਿਹੇ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਤੱਕ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਰਹਿਣਗੀਆਂ।

(2) ਮਾਲ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ ਜੋਖਮ ਅਤੇ ਖਰਚਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਲਾਈਅਨ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਗੋਦਾਮ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰਨ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(3) ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਉੱਤੇ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਜਿਸ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਲਾਈਅਨ ਦੀ ਰਕਮ ਲਈ ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬੋਰਡ ਅਜਿਹੇ ਲਾਈਅਨ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਬੋਰਡ ਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਸਾਵਧਾਨੀ ਵਰਤੀ ਹੋਵੇ। ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਲਈ.

61. ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜੇਕਰ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਲਈ ਲਾਈਅਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। — (1) ਕੋਈ ਬੋਰਡ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਮਾਲ ਉਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਜਾਨਵਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਜਲਦੀ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਵਸਤਾਂ,

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਠੀਕ ਸਮਝੇ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਜਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਵੀਹ-ਚਾਰ ਘੰਟਿਆਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝੇ, ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੈਂਡਰ ਰਾਹੀਂ ਵੇਚੀਆਂ ਜਾਣ।

(ਅ) ਜੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਕੋਈ ਦਰਾਂ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜਾਂਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਿਰਾਇਆ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਜਾਂ

(ਬੀ) ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ

(ਸੀ) ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਲਈ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕੋਈ ਲੀਅਨ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਚਾਰਜ ਜਿਸ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਲੀਅਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

(2) ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬੋਰਡ ਪੋਰਟ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਪੋਰਟ ਗਜ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਧਿਕਾਰਤ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਥਾਨਕ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਅਖ਼ਬਾਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦਾ ਦਸ ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਵੇਗਾਃ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਾਨਵਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਡੀ ਸਮਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬੋਰਡ ਇੰਨਾ ਛੋਟਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਬੋਰਡ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਕੇਸ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।

(3) ਜੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਪਤਾ ਮਾਲ ਦੇ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਆਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਨੋਟਿਸ ਵੀ ਉਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਪਤੇ ਉੱਤੇ ਦਿੱਤੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਾਂ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਇੱਕ ਨੇਕਦਿਲ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਣ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਯੋਗ ਰੱਦ ਨਹੀਂ

ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਖਰੀਦਦਾਰ ਇਹ ਪੁੱਛਗਿੱਛ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹਾ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(4) ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਹਥਿਆਰ ਅਤੇ ਗੋਲਾ-ਬਾਰੂਦ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਚੀਜ਼ਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੇਚੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵਿਆਖਿਆ।—ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਵਿੱਚ-

(ਏ) ਵਿੱਚ "ਹਥਿਆਰ ਅਤੇ ਗੋਲਾ ਬਾਰੂਦ" ਦਾ ਅਰਥ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਆਰਮਜ਼ ਐਕਟ, 1959 (1959 ਦਾ 54) ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(ਅ) "ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਵਸਤਾਂ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਉਹ ਵਸਤਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਜਾਂ ਨਿਪਟਾਰਾ ਇਸ ਵੇਲੇ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

62. ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਨਾ ਹਟਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਸਮਾਂ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ. — (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇਹ ਐਕਟ, ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਜਿਸ ਦਿਨ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ, ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਪਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪੱਤਰ ਭੇਜ ਕੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਪਤੇ 'ਤੇ ਜਾਂ ਡਾਕ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੇ ਜਾਣ' ਤੇ, ਜਾਂ ਜੇ ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪੋਰਟ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਪੋਰਟ ਗਜ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਧਿਕਾਰਤ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸਥਾਨਕ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਅਖ਼ਬਾਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਵਾਓ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ 'ਸੀ' ਨਾਲ ਮਾਲ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦੱਸਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ 'ਤੇ ਮਾਲ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰ, ਨਿੱਜੀ ਸਮਝੌਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈਃ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਵਸਤੂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਸਾਰੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਤਹਿਤ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(3) ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਮੰਗੀ ਗਈ ਮੰਗ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ, ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਵੇਚ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜੋ ਬੋਰਡ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਮੰਨਦਾ ਹੈ, ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੈਕਸ਼ਨ 61 ਦੇ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (2) ਅਤੇ (3) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੈਂਡਰ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ।

(4) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ -

(ਕ) ਬੋਰਡ, ਜਾਨਵਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਇੰਨਾ ਛੋਟਾ ਨੋਟਿਸ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਿਵੇਂ ਬੋਰਡ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ,

(ਅ) ਹਥਿਆਰ ਅਤੇ ਗੋਲਾ ਬਾਰੂਦ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਵਸਤਾਂ ਧਾਰਾ 61 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿੱਚ ਵੇਚੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

(5) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਜੇਕਰ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝੇ, ਤਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਵਸਤੂ ਦੇ ਵਰਗ ਨੂੰ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।

63. (1) ਧਾਰਾ 61 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 62 ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਆਮਦਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(1) ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿੱਚ;

(2) ਭੁਗਤਾਨ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਤਰਜੀਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਲਿਅਨਜ਼ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 59 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਦੀ ਤਰਜੀਹ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ;

(3) ਇਸ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ, ਹਟਾਉਣ, ਸੰਭਾਲਣ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਤਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਡੈਮਰਾਜ (ਦੰਡ ਡੈਮਰਾਜ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ;

(4) ਕਸਟਮਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਿੱਚ;

(5) ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿੱਚ।

(2) ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਅਰਜ਼ੀ ਉੱਤੇ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(3) ਜਿੱਥੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸਰਪਲੱਸ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

64. ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਕੇ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ। - (1) ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਦਰ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ, ਮੰਗ 'ਤੇ ਉਸੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈਂਡਲ, ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਫਰਨੀਚਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਰਕਮ ਤੱਕ ਰੋਕ

ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਇੰਨੀ ਹੋਰ ਰਕਮ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਜਾਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਅਧੀਨ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

(2) ਜੇਕਰ ਕਥਿਤ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ, ਜਾਂ ਸੰਕਟ ਜਾਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਦੀ ਕੀਮਤ, ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ, ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿਪਤਾ ਜਾਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲੇ ਪੰਜ ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੂਰ ਜਾਂ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰਕੇ ਵੇਚ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨਾਲ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਲਾਗਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਧੂ (ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ) ਮੰਗ ਉੱਤੇ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

65. ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ-ਦਰਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਵਸੂਲੀ, ਆਦਿ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਨਜ਼ੂਰੀ-ਜੇ ਕੋਈ ਬੋਰਡ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਉਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇਣਾ ਉਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ-ਤਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ, ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ

(i) ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਦਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮਾਂ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ, ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਂ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨੇ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਜਾਂ ਖਰਚੇ; ਜਾਂ

(ii) ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 116 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਮੈਜਿਸਟਰੇਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਜਿਹੀ ਪੋਰਟ-ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਚਾਰਜਯੋਗ ਜਾਂ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਨੁਕਸਾਨ ਅਤੇ ਲਾਗਤ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਹਿਸਾਸ ਹੋਇਆ ।

“123. ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੀ ਆਮ ਸ਼ਕਤੀ। - ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਕਿਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਪੱਖਪਾਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤਃ -

(ਸੀ) ਧਾਰਾ 42 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਰਸੀਦ ਦੇ ਫਾਰਮ ਲਈ;

(ਡੀ) ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਧਾਰਾ 43 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(1) ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਢੰਗ ਲਈ; "

" 131. ਸੂਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਲਪਿਕ ਉਪਾਅ। — ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪੱਖਪਾਤ ਦੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈ, ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰ, ਨੁਕਸਾਨ, ਖਰਚੇ, ਲਾਗਤ, ਜਾਂ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਬੀ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਜਾਂ ਵਸੂਲੀਯੋਗ ਕੋਈ ਜ਼ੁਰਮਾਨਾ ਵਸੂਲ ਸਕਦਾ ਹੈ।

13. ਕਿਉਂਕਿ ਦਲੀਲਾਂ ਦੌਰਾਨ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਕੁੱਝ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈਃ

2. ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ. ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, -

26. "ਦਰਾਮਦਕਾਰ", ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੇ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਉਹ ਘਰ ਲਈ ਕਲੀਅਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਖਪਤ, ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ, ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਮੰਨਦਾ ਹੈ;

29. (1) ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਤਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ-

(1) ਭਾਰਤ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ; ਜਾਂ

(2) ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ

ਉਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼, ਕਸਟਮ ਪੋਰਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਥਾਨ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ.

30. ਆਮਦ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ। (1) ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ

(i) ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼; ਜਾਂ

(ii) ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼; ਜਾਂ

(iii) ਇੱਕ ਵਾਹਨ,

ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਸਤੂਆਂ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਸਤਾਂ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ, ਇਸ ਪੱਖ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼, ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰੌਨਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਗਮਨ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਾਰਾਂ ਘੰਟਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਆਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ, ਅਜਿਹੇ ਰੂਪ ਅਤੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਜਾਂ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਦੇਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ, ਸੀ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਅਜਿਹੀ ਦੇਰੀ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।cਕਸਟਮਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਇਲੈਕਟ੍ਰੌਨਿਕ ਢੰਗ ਨਾਲ, ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ।

(2) ਪਹੁੰਚਣ ਦਾ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਬਣਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਬਾਰੇ ਗਾਹਕੀ ਲਵੇਗਾ।

(3) ਜੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਜਾਂ ਆਯਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੈ ਜਾਂ ਅਧੂਰਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕੋਈ ਧੋਖਾਧੜੀ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਹ ਇਸ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਜਾਂ ਪੂਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ।

" 33. ਸਿਰਫ਼ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਥਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨਾ ਅਤੇ ਲੋਡ ਕਰਨਾ। ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਨਹੀਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਜਾਂ ਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਤਹਿਤ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਕੋਈ ਬਰਾਮਦ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਲੋਡ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

“ 45. ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਉੱਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ। (1) ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਚਾਓ। ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਕਸਟਮਜ਼ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸਾਰਾ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।
ਕਸਟਮਜ਼ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਭੰਡਾਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਅੱਠਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ।

46. ਦਰਾਮਦ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਪ੍ਰਵੇਸ਼। - (1) ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਤਿਆਰ ਮਾਲ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਏ ਮਾਲ ਦਾ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਕਸਟਮਜ਼ ਉੱਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ। ਸਹੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਸਿਸਟਮ ਘਰ ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦਾ ਬਿੱਲ ਖਪਤ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਅਜਿਹੇ ਰੂਪ ਅਤੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ |

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਸਟਮ 'ਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ

ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਐਂਟਰੀ ਕਰਨਾ ਸਵੈਚਾਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਐਂਟਰੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿਓ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੋਈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਗਾਹਕ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਾਰੇ ਵੇਰਵੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਅਜਿਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਤੱਕ, ਉਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। (1) ਕਸਟਮ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ, ਜਾਂ (2) ਧਾਰਾ 57 ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਨਤਕ ਗੋਦਾਮ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਦੇ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਉਣਾ|

(2) ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਲਾਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਰ ਰਸੀਦ।

(3) ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਖਲੇ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ (1) ਦਿਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲੇ ਦਿਨ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ (ਛੱਡ ਕੇ ਛੁੱਟੀਆਂ) ਜਿਸ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਮਾਲ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿਸ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕਰਨ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈਃ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਬਿੱਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਢੁਕਵੇਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਤਸੱਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਦੇਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਢੁਕਵਾਂ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਬਿੱਲ ਨੂੰ ਦੇਰ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

(4) ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਸੱਚਾਈ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਦੀ ਗਾਹਕੀ ਲਓ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਸਹੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਚਲਾਨ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪੇਸ਼ ਕਰੋ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

(4ਏ) ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਜੋ ਦਾਖਲੇ ਦਾ ਬਿੱਲ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰਃ —

(1) ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਅਤੇ ਸੰਪੂਰਨਤਾ;

(2) ਇਸ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਅਤੇ ਵੈਧਤਾ; ਅਤੇ

(3) ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੈ, ਦੀ ਪਾਲਣਾ।

(5) ਜੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਹਿੱਤ ਪੱਖਪਾਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਹਨ ਅਤੇ ਕੋਈ ਧੋਖਾਧੜੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ, ਉਹ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਲਈ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ।

“ 48. ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਸਾਫ਼, ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ। — ਜੇ ਕੋਈ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜੋ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ ਜਾਂ ਜੇ ਕਿਸੇ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਦਾ ਹੱਕ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਵਸਤੂ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈਃ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਇਆ

(1) ਜਾਨਵਰ, ਖਰਾਬ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਖਤਰਨਾਕ ਵਸਤਾਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ ਵੇਚੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ;

(2) ਹਥਿਆਰ ਅਤੇ ਗੋਲਾ ਬਾਰੂਦ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸਥਾਨ ਉੱਤੇ ਵੇਚੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇ। ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ, "ਹਥਿਆਰ" ਅਤੇ "ਗੋਲਾ ਬਾਰੂਦ" ਦਾ ਅਰਥ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਆਰਮਜ਼ ਐਕਟ, 1959 (1959 ਦਾ 54) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

49. ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਭੰਡਾਰਨ ਬਕਾਇਆ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਸਮਾਂ;

ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਕਰਤੱਵਯੋਗ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ, ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਕਸਟਮ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅੰਦਰ ਕਲੀਅਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮਾਂ |

(2) ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਯੋਗ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਤਸੱਲੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹਟਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਮਾਲ ਨੂੰ, ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਲੰਬਿਤ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣ ਲਈ, ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਨਤਕ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈਃ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਧਿਆਇ 9 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਜਨਤਕ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਮਾਲ ਡੀ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇਃ

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਦਾ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਦਾ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਵਧਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

" 150. ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਆਮਦਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ। (1) ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਜ਼ਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਤਹਿਤ ਵੇਚਿਆ ਜਾਣਾ

ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਇਸ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਨਤਕ ਨਿਲਾਮੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਟੈਂਡਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਆਮਦਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ-(ਏ) ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ, (ਬੀ) ਵੇਚੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਣ, ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ, ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਜੀ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ,

(3) ਵੇਚੇ ਗਏ ਮਾਲ ਉੱਤੇ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ,

(4) ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵੇਚੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ,

(5) ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਅਤੇ ਬਾਕੀ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵਿਕਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਬਕਾਇਆ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਛੇ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੀ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇ, ਵਿਕਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਬਕਾਇਆ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

14. ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ) "ਮਾਲਕ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (i) ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ "ਵਸਤਾਂ" ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਰ ਅਤੇ ਫਿਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਹਿਰਾਸਤ,

ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ, ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਏਜੰਟ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇੱਕ ਸੰਮਲਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਈ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੋਥਰ-। (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

15. ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮਾਜ ਹੈ। ਬਰਿੰਦਾਵਨ ਬੰਗਲ ਸਟੋਰ ਅਤੇ ਓਰਸ ਵਿੱਚ। ਵੀ. ਅਸਿਸਟੈਂਟ. ਵਪਾਰਕ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਅਤੇ ਏ. ਐੱਨ. ਆਰ. (2000) 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 674, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆਃ

" 7. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਚੁੱਕੀ ਗਈ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਐਂਟਰੀ 30 ਅਤੇ ਐਂਟਰੀ 54 ਦੀ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਅਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਜ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਕਰਨਾਟਕ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਇਹ ਨਿਯਮ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਬੰਬਈ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਹਸਪਤਾਲ ਮਜ਼ਦੂਰ ਸਭਾ [ਏਆਈਆਰ 1960 ਐਸਸੀ 610] ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਮਾਜ ਕਲਿਆਣ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦੇ ਨਿਯਮ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ, ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਅਸੀਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੋਸੀਟੂਰ ਏ ਸੋਸਾਇਸਿਸ ਸਿਰਫ ਉਸਾਰੀ ਦਾ ਨਿਯਮ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਿਆਪਕ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ. ਇਹ ਕੇਵਲ ਓਥੇ ਹੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਿਆਪਕ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਸੰਕੀਰਣ ਮਹੱਤਵ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸ਼ੱਕੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਪੱਸ਼ਟ

ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਲਾਭਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਵਿਆਪਕ ਆਯਾਤ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਸ਼ੱਕੀ ਹੈ; ਪਰ, ਜਿੱਥੇ ਵਿਆਪਕ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ, ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਬਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

8. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਂਟਰੀ 30 ਅਤੇ ਐਂਟਰੀ 54 ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਅਸਪਸ਼ਟਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਐਂਟਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਵਿਆਪਕ ਮਹੱਤਵ ਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੱਚ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਜਾਂ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਪਲਾਸਟਿਕ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਪੌਲੀਪ੍ਰੋਪੀਲੀਨ, ਪੌਲੀਸਟਾਈਰੀਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮੱਗਰੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਚੂੜ੍ਹੀਆਂ ਕੱਚ ਦੀਆਂ ਬਣੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਪਲਾਸਟਿਕ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਬਣੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਦੋਵਾਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਬਹੁਤ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ। ਅਸੀਂ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

16. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਸਮੀਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਘਾਟ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। " ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਜਾਂ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਲਈ ਏਜੰਟ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਗੈਰ-ਜ਼ਿਕਰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਕੋਈ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਅਸੰਗਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਏਜੰਟ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਪਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਖੁਦ ਨਹੀਂ, ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

17. ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 42 ਉੱਤੇ ਗੌਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (1), ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਾਂ ਬੋਰਡ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾਂ, ਖੰਭਿਆਂ, ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਜਾਂ ਡੌਕ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਕਰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਇਸ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ (ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (1) (ਏ) ਵੇਖੋ)। ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ, ਹਟਾਉਣ, ਬਦਲਣ, ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਮਾਲਕ/ਵਿਅਕਤੀ ਦੋਵਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ "ਸਟੋਰ" ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ (ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (1) (ਬੀ) ਦੇਖੋ)। ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਕੁੱਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸੀ ਪ੍ਰਬੰਧ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 42 (2), 42 (7) ਅਤੇ 43 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੋਰਡ, ਜੇ "ਮਾਲਕ" ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਦੇਵੇਗਾ ਜੋ ਬੋਰਡ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦਾ ਏਜੰਟ "ਮਾਲਕ" ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਇਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ।
ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਮਾਲ, ਇੱਕ ਨਤੀਜਾ ਜੋ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜੇ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ। ਦੂਜਾ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। (ਇਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) (ਆਈ) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ), ਜਾਂ ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜਿਸ ਤੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਇਹ ਫਿਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੋਰਡ ਨੇ ਹੁਣ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ। ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ, ਇਸ ਲਈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਮਾਲ ਦੀ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ

ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਹੁਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੈ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਧਾਰਾ 43 (1) (ii) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਸ ਨੇ ਲਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਜੀ ਚਾਰਜ ਹੁਣ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 151,152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 152 ਵਿੱਚ "ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕੰਟਰੈਕਟ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਜੁੜੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ) ਉਸ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ।

18. ਇਸ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਅਧਾਰ' ਤੇ ਦਲੀਲਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 42 (5) ਅਤੇ (6) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (5) ਅਤੇ (6) ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਉਸ "ਵਿਅਕਤੀ" ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 42 (3) ਤਹਿਤ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

19. ਦੁਬਾਰਾ, ਧਾਰਾ 48 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡਿਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ - ਧਾਰਾ 48 (1) (ਬੀ) ਦੇਖੋ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 48 (1) (ਡੀ) ਦੇ ਉਲਟ. ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 49 ਏ, 49 ਬੀ, 50, 50 ਏ ਅਤੇ 50 ਬੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਿਸ ਲਈ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਲੈਂਡਿੰਗ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰਾ ਅਤੇ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

20. ਸੈਕਸ਼ਨ 59 'ਤੇ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਦਰਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦਰਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ' ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਦੀ

ਹਿਰਾਸਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ।

21. ਸੈਕਸ਼ਨ 60 ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਲਾਈਅਨ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਹੋਰ ਖਰਚੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਹ ਠੀਕ ਸਮਝੇ ਤਾਂ ਜੀ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀਯੋਗ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਜਿੰਨਾ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੌਰ-ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਵੇਚ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 61 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜੇ "ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ" ਦਾ ਪਤਾ ਜੋ ਮੈਨੀਫੈਸਟ ਉੱਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋ ਬੋਰਡ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹਨ, ਜਾਂ ਹੋਰ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

22. ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਉਹਨਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਤੋਂ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ "ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ" ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 62 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੈ, "ਉਸ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ" ਨੂੰ ਵੀ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਕੋਲ ਮਾਲ ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਲਾਈਅਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ "ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੋਰ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ" ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅੰਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਮਾਲਕ ਸੀ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਮੰਗ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਨੋਟਿਸ, ਕਿ ਬੋਰਡ, ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਵਸਤੂ ਉਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ, ਫਿਰ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਵੇਚ ਸਕਦਾ

ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 62 ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਭੰਡਾਰਿਤ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੋਟਿਸ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮਾਲ ਦੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਿਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮੰਗ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਮੰਗ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਮਾਲਕ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਹਨ। ਜਹਾਜ਼ ਈ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨੋਟਿਸ ਸਿਰਫ ਸੀਮਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਦੁਬਾਰਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਖੁਦ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ।

23. ਸੈਕਸ਼ਨ 63 ਫਿਰ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਐੱਫ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਸਿਰਫ ਤਿੰਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ, ਅਰਥਾਤ, ਮਾਲ ਦੇ "ਦਰਾਮਦਕਾਰ", "ਮਾਲਕ" ਜਾਂ "ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ" ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ, ਅਰਥਾਤ, 63 (2) ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 61 (3) ਦੇ ਤਹਿਤ "ਮਾਲਕ" ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ "ਮਾਲਕ" ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 63 (2) ਦਾ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਨੂੰ ਜੋੜ਼ਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸ ਉਪ-ਭਾਗ ਵਿੱਚ "ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ", ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਮਾਲਕ" ਦੀ ਵਿਆਪਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦੂਜਾ, ਇਸ ਦੀ ਗੈਰਹਾਜ਼ਰੀ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੋਡ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਏਜੰਟ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 64 ਅਤੇ 65 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

24. ਐਮ.ਪੀ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਹੁਣ ਕ੍ਰਿਸਟਲ ਬਣ ਗਈ ਹੈ ਸਪਸ਼ਟ। ਭੰਡਾਰਨ ਦੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਦੇ ਪੜਾਅ ਤੱਕ, ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਦਰਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਇਆ

ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਸਟੋਰੇਜ ਦੇ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਹਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਲਈ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਖਰਚੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਉਸ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਡਿਮਰੇਜ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ (ਜੋ ਲਾਭਕਾਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੱਕਦਾਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ) ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸਟੋਰੇਜ ਜਾਂ ਡਿਮਰਜ ਚਾਰਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਵੇਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ|

25. ਇਸ ਮੋੜ 'ਤੇ, ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਵੀ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 2 (26) ਦੇ ਤਹਿਤ, "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲਕ, ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਮੰਨਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਐਮਪੀਟੀ ਐਕਟ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਪਰ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਐਕਟਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵੇਂ ਐਕਟ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਐਮਪੀਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 (2) ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦ "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ ਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ|

26. ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 29 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸਿਰਫ ਇੱਕ "ਕਸਟਮਜ਼ ਬੰਦਰਗਾਹ" (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਉੱਤੇ ਉਤਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 30 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿਅਕਤੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ "ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ", ਭਾਵ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦ ਮੈਨੀਫੈਸਟ, ਜੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਹੋਰ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਧਾਰਾ 33 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਸਟਮ ਬੰਦਰਗਾਹ, ਕਸਟਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਤੱਟਵਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 45 (1) ਦੇ ਤਹਿਤ,

ਕਸਟਮਜ਼ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸਾਰਾ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਹੇਗਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਮ ਜੀ ਖਪਤ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 46 (1) ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਰੂਪ ਅਤੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਭਾਗ 46 (2) ਫਿਰ ਇਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਜਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਰ ਰਸੀਦ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ ਇੱਕ ਮਾਲਵਾਹਕ। ਧਾਰਾ 48 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜੇਕਰ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਗੁਦਾਮ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਚੀਜ਼, "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ, ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਹੈ।

27. ਸੈਕਸ਼ਨ 49 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ, ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲੰਬਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਾਂ ਹਟਾਉਣਾ, ਜਨਤਕ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ 30 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਹੋਰ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਚਾਰਜ, ਭੰਡਾਰਨ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

28. ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਨਾਲ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਹੀ ਡੈਮਰਾਜ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਡੱਬੇ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਉਤਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਡੱਬਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਡੱਬਾ ਭੰਡਾਰਨ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚੇ

ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ। ਆਓ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੀਏ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਸਹੀ ਹੈ।

29. ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ। " ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (23) ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ "ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣਾ" ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਹੀ ਸੰਪੂਰਨ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਜਾਣ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਪੁੰਜ ਐੱਫ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਜਾਣ। ਇਹ ਗਾਰਡਨ ਸਿਲਕ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਏ. ਐੱਨ. ਆਰ. ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਓ. ਆਰ. ਐੱਸ. (1999) 8 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 744 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

" 17. ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਅਪਰ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ [(1999) 6 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 117] ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ 15 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਪਰ ਇੱਥੇ ਸਾਨੂੰ "ਆਯਾਤ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 12 ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਪਲ ਮਾਲ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਆਯਾਤ ਪੂਰਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1878 ਦੀ ਧਾਰਾ 20 ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਅਤੇ ਸਾਲਟ ਐਕਟ, 1944 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਲਈ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀਃ

"ਸੱਚਮੁੱਚ, ਇੱਕ ਦਰਾਮਦ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ, ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ, ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਭਾਵ, ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨ।

18. ਸਾਨੂੰ ਇੰਜ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਉਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਉਹੀ ਸਰਹੱਦੀ ਪਾਣੀਆਂ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਬੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਪੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ; ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਹੁੰਚਦੀ

ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਸਤਾਂ ਕਸਟਮ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

30. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੰਗਲੈਰ ਰਿਫਾਇਨਰੀ ਅਤੇ ਪੈਟਰੋ ਕੈਮੀਕਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਲਿਮਟਿਡ.ਵੀ.ਸੀ ਕਸਟਮਜ਼ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (2016) 14 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 709, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਦੋਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆਃ

“ 9. ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਸਿਰਫ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਉਦੋਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਉਹ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜੋ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਚੋਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਗੁੰਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਜਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਲਈ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਨਸ਼ਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 13 ਅਤੇ 23 ਦੇ ਤਹਿਤ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਗੁਦਾਮ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਆਦੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹੇਠ ਧਾਰਾ 23 (2) ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਅਜਿਹੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਆਪਣਾ ਹੱਕ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਭੌਤਿਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਉਤਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕਥਿਤ ਮਾਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਜੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਫਿਰ ਚੰਗੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਹੈ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਕੰਮ ਉਦੋਂ ਹੀ ਪੂਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਜਾਂ ਗੁਦਾਮ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 47 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ,

ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਐਚ 756 ਮਾਲ 'ਤੇ ਦਰਾਮਦ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜੋ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮਾਤਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

XXX XXXXXX

14. ਸਾਨੂੰ ਡਰ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਰੇਕ ਕਾਰਨ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਦੋਂ ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟੇ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪਹਿਲੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਹਿਲਾ, ਇਸ ਨੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਲੇਵੀ ਸਿਰਫ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਯਾਨੀ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਜਗ੍ਹਾ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ। ਗਾਰਡਨ ਸਿਲਕ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਭਾਰਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈਃ

" 17. ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਪਰ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ ਵਿੱਚ [ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ. ਅਪਰ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ, (1999) 6 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 117] ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਧਾਰਾ 14 ਅਤੇ 15 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਪਰ ਇੱਥੇ ਸਾਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 12 ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦ "ਇੰਪੋਰਟਿਡ" ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰੋ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸਿਰਫ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਪਲ ਮਾਲ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਦਰਾਮਦ ਪੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1878, ਸੈਕਸ਼ਨ 20 (2), ਇਨ ਰੀ [ਸੀ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1878, ਸੈਕਸ਼ਨ 20 (2), ਰੀ, ਏ. ਆਈ. ਆਰ. 1963 ਐਸ. ਸੀ. 1760] ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਪੀ. 823 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆਃ

26 . ਸੱਚਮੁੱਚ, ਇੱਕ ਆਯਾਤ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲਿਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਨ। 18. ਸਾਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਇਹ ਉਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹੀ ਪਾਰ ਖੇਤਰੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦਾ

ਹੈ ਪਰ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਕਸਟਮ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

31. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਲਾਈਨ ਉਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਯੂ. ਐੱਸ. ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਮਾਰਸ਼ਲ ਦੁਆਰਾ ਬਰਾਊਨ v ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ "ਮੂਲ ਪੈਕੇਜ" ਸਿਧਾਂਤ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਮੈਰੀਲੈਂਡ ਰਾਜ 25 ਸੰਯੁਕਤ ਰਾਜ 419 (1827) . ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਪੈਕਿੰਗ ਦੇ ਅਸਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ "ਦਰਾਮਦ ਉੱਤੇ ਕਾਂਗਰਸ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਅਮਰੀਕੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ "ਧੋਖਾਧੜੀ ਜਾਂ ਕਰਤੱਵ" ਕਥਿਤ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਦੀ ਧਾਰਾ 8 (3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਣਜ ਧਾਰਾ ਦੀ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰੇਗੀ, ਜੋ ਕਾਂਗਰਸ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵਣਜ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਲ ਵਸਤੂ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ "ਧੋਖਾਧੜੀ ਜਾਂ ਡਿਊਟੀ" ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ।

32. ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਟਿੱਪਣੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਥਿਤੀਆਂ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮਦਰਾਸ ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਬੋਂਡੂ ਪਾਇਦਾਨਾ ਅਤੇ ਪੁੱਤਰ, ਏ. ਆਈ. ਆਰ. (29) 1942 ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ 33 (ਸਫ਼ਾ 37 ਉੱਤੇ), ਰਾਜਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਰੀ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਫੈਡਰਲ ਕੋਰਟ ਨੇ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਮਾਰਸ਼ਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਹ ਅਮਰੀਕੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਵਣਜ ਧਾਰਾ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਧਾਨਕ ਐਂਟਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਮਾਨਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ (1935) ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਅਨਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਨਾਮ ਐੱਫ. ਐੱਨ. ਬਲਸਾਰਾ 1951 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 682, ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਬੰਬਈ ਡੀ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਬਰਾਊਨ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਵਿੱਚ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਮਾਰਸ਼ਲ ਦੇ ਕਥਨ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਆਯਾਤ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ

ਇਹ ਰੱਦ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੋਂਡੂ ਪਾਇਦਾਨਾ (ਉੱਪਰ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਮਰੀਕੀ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਈ ਦਾ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਵਣਜ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਮਿਲਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ-ਸਫ਼ੇ 696 ਤੋਂ 700 ਦੇਖੋ।

33. ਮੱਧ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਤਾਈ ਅਤੇ ਬੁਣਾਈ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਕੰਪਨੀ, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਮਿਉਂਸਪਲ ਕਮੇਟੀ, ਵਰਧਾ 1958 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1102, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇੱਕ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਐੱਫ. ਨੇ ਬਰਾਊਨ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਮਾਰਸ਼ਲ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਇੱਕ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ

ਅਮਰੀਕੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਮਿਸ਼ੇਲਿਨ ਟਾਇਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ. ਉਜਰਤਾਂ 423 ਯੂ. ਐੱਸ. 276 (1976) ਅਤੇ ਲਿੰਬਾਚ ਬਨਾਮ ਹੂਵਰ ਐਂਡ ਐਲੀਸਨ ਕੰਪਨੀ 466 ਯੂਐਸ 353 (1984) , ਬਰਾਊਨ (ਉੱਪਰ) ਵੱਲੋਂ "ਮੂਲ ਪੈਕੇਜ" ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਉਲਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਗੈਰ-ਪੱਖਪਾਤੀ ਟੈਕਸ ਜੋ ਦਰਾਮਦਾਂ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਸਨ, ਜਾਂ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸੁਤੰਤਰ ਪ੍ਰਵਾਹ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਸਨ, ਨੂੰ ਵਣਜ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਲਟ ਜਾਂ ਅਮਰੀਕੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) ਦੇ ਉਲਟ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਆਰਟੀਕਲ । ਦੀ ਧਾਰਾ 10 (2) ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਇੱਕ "ਧੋਖਾਧੜੀ ਜਾਂ ਡਿਊਟੀ" ਸੀ।

ਉਹਨਾਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਨਾਂਹ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ-ਸਫ਼ੇ 1114 ਅਤੇ 1121 ਦੇਖੋ।

34. ਗ੍ਰਾਮੋਫੋਨ ਕੰਪਨੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਬੀਰੇਂਦਰ ਬਹਾਦੁਰ ਪਾਂਡੇ ਅਤੇ ਹੋਰ । (1984) 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 664, ਸੈਂਟਰਲ ਇੰਡੀਆ ਸਪਿਨਿੰਗ ਐਂਡ ਵੀਵਿੰਗ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ "ਆਯਾਤ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਬੋਂਡੂ ਪਾਇਦਾਨਾ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਅਤੇ ਐੱਫ. ਐੱਨ. ਬਲਸਾਰਾ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਪੀਰਾਈਟ ਐਕਟ, 1957

ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੇਸਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀਃ

" ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਰਾਧਾਕਿਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਘ [1965 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 212]; ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਿਆ। ਸ਼ਾਵਨੀ ਬਨਾਮ. ਸਿਲਵਾਨੀਆ ਅਤੇ ਲਕਸ਼ਮਣ [77 ਬਮ ਐੱਲ. ਆਰ. 380]; ਬਰਨੈਡੋ ਬਨਾਮ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ [ਏ. ਆਈ. ਆਰ. 1960 ਕੇਰ 170] ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹੀ ਦਰਾਮਦ ਇੰਨੀ ਜਲਦੀ ਪੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਉਹ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਾਮਲੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਲਈ ਉੱਥੋਂ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਾਪੀਰਾਈਟ ਐਕਟ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਮੇਲਨਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਫ਼ੀ ਸਿੱਧੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਧੀਆਂ ਜੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕੋਣਾਂ ਤੋਂ "ਕਾਪੀਰਾਈਟ" ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਕਿੰਗਡਮ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਪੀਰਾਈਟ ਅਤੇ ਕਸਟਮ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ। "

35. ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਫਰੈਡ. ਵਿਲੀਅਮ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਫੈਸਲਾ ਫਰੈਡ. ਵਿਲੀਅਮ ਫਰਨਾਂਡੀਜ਼ ਆਦਿ। 2017 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਐੱਸ. ਸੀ. 1291, ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅੱਠ ਮੁੱਦੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਦਾ (iv) ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

“ 44 ((4) ਕੀ ਮਾਲ ਦਾ ਆਯਾਤ, ਇੱਕ ਤੋਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੇ ਅਹਾਤੇ/ਫੈਕਟਰੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਦਾ, ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਰਾਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵਿਧਾਨਕ ਸਮਰੱਥਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ।

36. ਪੈਰਾ ਜੀ 44 (4) ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਦੀ ਚਰਚਾ ਪੈਰਾ 86 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ "ਆਯਾਤ" ਸ਼ਬਦ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੈਰਾ 97 ਤੋਂ 103 ਵਿੱਚ ਰੀਤੀ-ਰਿਵਾਜਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 103 ਵਿੱਚ ਗਾਰਡਨ ਸਿਲਕ ਮਿੱਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀਃ

103. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਗਾਰਡਨ ਸਿਲਕ ਮਿੱਲਜ਼ ਏ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਸੰਘ, (1999) 8 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 744, ਪੈਰਾ 18 ਵਿੱਚ, ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਹੈਃ -

" 18. ਸਾਨੂੰ ਇੰਜ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਉਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਉਹੀ ਸਰਹੱਦੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਦੋਂ ਪੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ; ਟੈਕਸਯੋਗ ਘਟਨਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਹੁੰਚਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਵਸਤਾਂ ਕਸਟਮ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦਾ ਬਿੱਲ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

37. ਇਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀਃ

" 104. ਕਸਟਮਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੁਆਰਾ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। "ਦਰਾਮਦ", "ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ" ਅਤੇ "ਦਰਾਮਦਕਾਰ" ਦੀਆਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ ਉੱਪਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵੇਖੀਆਂ ਜਾ ਚੁੱਕੀਆਂ ਹਨ। ਧਾਰਾ 2 (25) ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ-ਕੋਈ ਵੀ ਵਸਤਾਂ ਜੋ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਸਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਚਰਿੱਤਰ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਾਮਦ ਆਵਾਜਾਈ ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਐਂਟਰੀ 52 ਲਿਸਟ ।। ਦੇ ਤਹਿਤ ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਘਟਨਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਈ ਵੱਖਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਲੈਣਾ-ਦੇਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਾਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾ ਕੇ ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ

ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਐੱਫ ਨੂੰ ਇੰਸੂਲੇਟਡ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਦੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਵੀ ਇੰਸੂਲੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਆਵਾਦੀ ਉਪਾਅ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਪੱਖਪਾਤੀ ਅਤੇ ਅਵੈਧ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਸਾਰੀਆਂ ਆਮ ਵਸਤਾਂ ਰਾਜ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਆਮ ਉਦਾਹਰਣ ਲੈਣ ਲਈ, ਟੋਲ ਬ੍ਰਿਜ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤਾਂ, ਟੋਲ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ, ਕੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਜੋ ਕਸਟਮ ਬੈਰੀਅਰਾਂ ਤੋਂ ਰਿਹਾਅ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੋਲ ਬ੍ਰਿਜ ਤੋਂ ਲੰਘ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਟੋਲ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਜਵਾਬ ਨੰ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਘਟਨਾ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ , ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਘਟਨਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ। ਸਟੇਟ ਐਂਟਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਇਹ ਉਦੋਂ ਹੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਖਪਤ, ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰਾ ਅਤੇ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਉੱਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

38. ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 108 ਤੋਂ 120 ਵਿੱਚ ਚੀਫ਼ ਜਸਟਿਸ ਮਾਰਸ਼ਲ ਦੇ "ਮੂਲ ਪੈਕੇਜ" ਸਿਧਾਂਤ ਉੱਤੇ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਯੂ. ਐੱਸ. ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੇ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਬੋਂਡੂ ਪਾਇਦਾਨਾ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਸੰਘੀ ਅਦਾਲਤ ਅਤੇ ਐੱਫ. ਐੱਨ. ਬਾਲਸਰਾ (ਉੱਪਰ) ਅਤੇ ਗ੍ਰਾਮੋਫੋਨ ਸੀ ਕੰਪਨੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਫੈਸਲੇ ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਨ। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਸਟਮ ਕਾਨੂੰਨ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਥਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦ੍ਰਿਤ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦ ਨੂੰ ਸੰਪੂਰਨ ਕਦੋਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

39. ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ, ਇੱਕ ਭੰਡਾਰ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਸਤਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਨੂੰ "ਵਸਤਾਂ" ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਪੁੰਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਡਸਟਫਿੰਗ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ

ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼-ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ, ਜਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਕੰਟੇਨਰ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ।

40. ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਬਿੱਲ ਆਵ੍ ਐਂਟਰੀ (ਫਾਰਮ) ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨਜ਼, 1976 (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਜ ਤੱਕ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ) ਵਿੱਚ ਉਹ ਫਾਰਮ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਵ੍ ਐਂਟਰੀ ਨੂੰ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ, ਜਾਂ ਵੇਅਰਹਾਊਸਿੰਗ ਲਈ, ਜਾਂ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੁਦਰਾ-ਬਾਂਡ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 3 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

" 3. ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਦਾ ਫਾਰਮ। - ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਸਤੂ ਦੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਜਾਂ ਗੁਦਾਮ ਲਈ ਜਾਂ ਘਰ ਦੀ ਖਪਤ ਲਈ ਐਕਸ-ਬਾਂਡ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਬਿੱਲ ਫਾਰਮ I ਜਾਂ ਫਾਰਮ II ਜਾਂ ਫਾਰਮ III ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ।

ਵਿਆਖਿਆ-ਇਸ ਨਿਯਮ ਵਿੱਚ, "ਵਸਤਾਂ" ਵਿੱਚ ਉਹ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਮਾਲ ਜੋ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਲਈ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

41. ਫਾਰਮ I, ਜੋ ਘਰੇਲੂ ਖਪਤ ਲਈ ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਐਂਟਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 (ਬੀ) ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈਃ

" 6 (ਅ) I/ਅਸੀਂ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਲਈ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹਨ ਜੋ ਇਨਵੁਆਇਸ ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

[^ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਵੈਲਿਊਏਸ਼ਨ ਰੂਲਜ਼, 2007 ਦੇ ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) ਅਤੇ (ਬੀ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਲਓ]

ਐਸਐਲ. ਨੰਬਰ	ਵੇਰਵੇ	ਰਕਮ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਯੂਨਿਟ ਕੀਮਤ ਦਾ ٪

1.	ਬ੍ਰੋਕਰੇਜ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਖਰੀਦਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ [ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) (ਆਈ) ਕਸਟਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨਿਯਮ, 2007]	
2.	ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ [ਨਿਯਮ10(1)(a)(ii)]:	
3.	ਪੈਕਿੰਗ ਲਾਗਤ [ਨਿਯਮ 10(1)(ਏ)(iii)]:	
4.	ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ [ਨਿਯਮ 10(1)(ਬੀ)]:	

42. ਉਹੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਫਾਰਮ II ਅਤੇ III ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫਾਰਮਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਪੜ੍ਹਚੋਲ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ "ਵਸਤਾਂ", ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਅਤੇ ਮੁੱਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਨਵੌਆਇਸ ਵਿੱਚ ਐਲਾਨੇ ਖਰਚਿਆਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮਜ਼ ਵੈਲਿਊਏਸ਼ਨ (ਦਰਾਮਦ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ) ਨਿਯਮ, 2007 ਦੇ ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) (ii)

ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) (iii) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੈਕਿੰਗ ਲਾਗਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਦਰਸਾਓ। ਇਸ ਨਾਲ ਉਪਰੋਕਤ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

43. ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 2 (1) (ਡੀ) ਅਤੇ (ਐੱਫ) ਚੂਕਵੇਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣਕਾਰੀਃ

" 2. ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ. -

(1) ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਸੰਗ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ,-

XXX XXXXX

(ਡੀ) "ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ

(1) ਜੋ ਹਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭੌਤਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ, ਗੁਣਵੱਤਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਦਿੱਖ ਵਿੱਚ ਮਾਮੂਲੀ ਅੰਤਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੋ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ;

(2) ਉਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤੀ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ; ਅਤੇ

(3) ਉਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕੀਤਾ, ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜਿੱਥੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ, ਵਿਕਾਸ ਕਾਰਜ, ਕਲਾ ਕਾਰਜ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕਾਰਜ, ਯੋਜਨਾ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਮੁਫ਼ਤ ਜਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਘੱਟ ਲਾਗਤ ਉੱਤੇ;

XXX XXXXX

(6) "ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ -

(1) ਜੋ ਹਾਲਾਂਕਿ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਮਾਨ ਕੰਪੋਨੈਂਟ ਸਮੱਗਰੀ ਹੈ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਗੁਣਵੱਤਾ, ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਾ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਚਿੰਨ੍ਹ ਦੀ ਹੋਂਦ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਨਾਲ ਪਰਿਵਰਤਨਯੋਗ;

(2) ਉਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਅਤੇ

(3) ਉਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨੇ ਮਾਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਮੁੱਲ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵਸਤੂ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੱਖਰੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਜਿੱਥੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ, ਵਿਕਾਸ ਕਾਰਜ, ਕਲਾ ਕਾਰਜ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕਾਰਜ, ਯੋਜਨਾ ਜਾਂ ਸਕੈਚ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਉੱਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਫ਼ਤ ਜਾਂ ਘੱਟ ਲਾਗਤ 'ਤੇ;

44. ਨਿਯਮ 4 "ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ" ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਿਯਮ 5 "ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ" ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨਃ

“ 4. ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ। -

(1) (1) ਨਿਯਮ 3 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਵੇਚੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 18 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

(ਅ) ਇਸ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਉਸੇ ਵਪਾਰਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉਸੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' 'ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ

ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ। (c) ਜਿੱਥੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੇ ਖੰਡ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵਿਕਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ, ਉੱਥੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਪਾਰਕ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮਾਤਰਾਵਾਂ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਚੇ ਗਏ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ, ਵਪਾਰਕ ਪੱਧਰ ਜਾਂ ਮਾਤਰਾ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਐਡਜਸਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਸਬੂਤ ਦੇ ਅਧਾਰ' ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਤਰਕਸ਼ੀਲਤਾ ਅਤੇ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਐਡਜਸਟਮੈਂਟ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਜਾਂ ਕਮੀ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(3) ਇਸ ਨਿਯਮ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਜਿਹੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

5. ਸਮਾਨ ਸਮਾਨ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ। -

1) ਨਿਯਮ 3 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੇਚੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਮਾਨ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 ਦੀ ਧਾਰਾ 18 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜੀ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

(2) ਨਿਯਮ 4 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1), ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਅਤੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (3) ਦੇ ਖੰਡ (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇ।

45. ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸਮਾਨ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਜੋ ਵੀ ਨਿਯਮ ਹਰੇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ, ਕੰਟੇਨਰ ਦੀ ਕੀਮਤ ਕਦੇ ਵੀ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਰਫ "ਵਸਤਾਂ" ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ

ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਉਹ ਹਨ "ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ" ਵਸਤਾਂ। ਭਾਵ ਉਹ ਸਮਾਨ ਜੋ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭਰਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਦੋਂ "ਕੰਪਿਊਟਡ ਵੈਲਯੂ" ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਯਮ 8 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈਃ

" 8. ਕੰਪਿਊਟਡ ਮੁੱਲ. - ਨਿਯਮ 3 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇੱਕ ਕੰਪਿਊਟਡ ਮੁੱਲ ਉੱਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਦਾ ਜੋੜ ਹੋਵੇਗਾਃ -

(ਕ) ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਲਾਗਤ ਜਾਂ ਮੁੱਲ;

(ਅ) ਲਾਭ ਅਤੇ ਆਮ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰਕਮ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਉਸੇ ਵਰਗ ਜਾਂ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਨਿਰਯਾਤ; ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(ਸ) ਨਿਯਮ 10 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (2) ਅਧੀਨ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਜਾਂ ਮੁੱਲ।

46. ਨਿਯਮ 10, ਜੋ "ਲਾਗਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ" ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਫਿਰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈਃ

" 10. ਲਾਗਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ. –

(1) ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਲਈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, -

(ਏ) ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਹੱਦ ਤੱਕ ਉਹ ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਖਰਚੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਦਰਾਮਦ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ

XXX XXXXX

(ਬੀ) ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਕਸਟਮ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ;

47. ਨਿਯਮ 10 (1) (ਏ) (ii) ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਉਹੀ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ "ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ" ਨੂੰ "ਕੰਟੇਨਰਾਂ" ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਸਟਮ ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਦੇ

ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਉਦੋਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਫਿਰ ਜੋ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਹੈ "ਮਾਲ" ਅਤੇ ਕੰਟੇਨਰ - ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮੌਜੂਦ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ| ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੌਜੂਦ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਕੰਟੇਨਰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਹੁਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕੰਟੇਨਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮੌਜੂਦ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਡਿਮਰਜ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ, ਜੋ ਫਿਰ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ, ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

48. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਨਰਲ ਛੋਟ ਨੰਬਰ 170, ਜੋ 'ਟਿਕਾਊ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ ਨੂੰ ਛੋਟ' ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੁਦਰਤ '3 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈਃ

ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 (1962 ਦਾ 52) ਦੀ ਧਾਰਾ 25 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ, ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕਸਟਮਜ਼ ਟੈਰਿਫ ਐਕਟ, 1975 (1975 ਦਾ 51) ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਟਿਕਾਊ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿੱਥੋਂ- 3 ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰ. 104/94 ਮਿਤੀ 16.03.1994 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰ. 101/95 ਅਤੇ 43/17 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

(1) ਉਪਰੋਕਤ ਪਹਿਲੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਸਟਮ ਦੀ ਸਾਰੀ ਡਿਊਟੀ; ਅਤੇ

(2) ਉਪਰੋਕਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਟੈਰਿਫ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੱਚੇ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਟੈਕਸ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਬਾਂਡ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਲਈ ਜੋ ਸਹਾਇਕ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਜਾਂ ਕਸਟਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਬੰਨ੍ਹਦੇ ਹਨ ਉਕਤ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਉਕਤ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਦੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਸ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਪਰੋਕਤ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ, ਲੋੜੀਂਦੇ ਕਾਰਨ ਦਰਸਾਏ ਜਾਣ 'ਤੇ, ਉਕਤ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਹੋਰ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਧਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਉਹ ਸਹੀ ਸਮਝੇ।

ਕੇਂਦਰੀ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਬੋਰਡ ਵੱਲੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਮਿਤੀ 25 ਅਕਤੂਬਰ, 20024 ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਟਿਕਾਊ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ" ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੈਃ

" ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ.104/94- ਸੀਯੂਐਸ.ਐਲ , ਉਹਨਾਂ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਹੜੇ ਹਨ ਕਸਟਮ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਡਿਊਟੀ ਤੋਂ ਟਿਕਾਊ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 6 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦੁਬਾਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ. ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼ਬਦਕੋਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ "ਟਿਕਾਊ" ਅਤੇ "ਕੰਟੇਨਰ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਰਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ (ਕੰਟੇਨਰ) ਪੈਕਿੰਗ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹੋਰ ਵਸਤਾਂ, ਅਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ, "ਟਿਕਾਊ ਕੁਦਰਤ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਪੈਰੇ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚੇ ਸਿੱਟੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

49. ਕਸਟਮਜ਼ ਟੈਰਿਫ ਐਕਟ, 1975 ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਵਾਰ-ਵਾਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਫਿੱਟ ਡੱਬਿਆਂ ਉੱਤੇ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

" 2. ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਨੁਸੂਚੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਕਰਤੱਵਾਂ। - ਉਹ ਦਰਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਐਕਟ, 1962 (1962 ਦਾ 52) ਤਹਿਤ ਕਸਟਮਜ਼ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਈ ਜਾਵੇਗੀ, ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ".

50. ਪਹਿਲੀ ਅਨੁਸੂਚੀ "ਇਸ ਅਨੁਸੂਚੀ" ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਲਈ ਆਮ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈਃ

" 5. ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਯਮ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੇਃ

(ਏ) ਕੈਮਰਾ ਕੇਸ, ਸੰਗੀਤ ਯੰਤਰ ਦੇ ਕੇਸ, ਬੰਦੂਕ ਦੇ ਕੇਸ, ਡ੍ਰਾਇੰਗ ਇੰਸਟਰੂਮੈਂਟ ਕੇਸ, ਹਾਰ ਦੇ ਕੇਸ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡੱਬੇ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਕਾਰ ਦੇ ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਲੇਖ ਜਾਂ ਲੇਖਾਂ ਦੇ ਸੈੱਟ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਫਿੱਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਲੇਖਾਂ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਉਹ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਲੇਖਾਂ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹਨਾਂ ਡੱਬਿਆਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜੋ ਸਮੁੱਚੇ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਚਰਿੱਤਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ;

(ਅ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੈਕਿੰਗ ਕੰਟੇਨਰ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉਹ ਇੱਕ ਕਿਸਮ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਪੈਕ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਪ੍ਰਬੰਧ ਉਦੋਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੀ ਪੈਕਿੰਗ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਂ ਪੈਕਿੰਗ ਕੰਟੇਨਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੁਹਰਾਉਣ ਵਾਲੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

51. ਇਹ ਪੈਰਾ ਫਿਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਉਹਨਾਂ ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ "ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ" ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ "ਵਾਰ-ਵਾਰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ" ਡੱਬਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਡੱਬਿਆਂ ਨੂੰ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਮਾਲ ਨਾਲ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

52. ਇਸ ਮੋੜ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ| ਰੋਥਰ-। (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪੰਜ ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਵਾਲ ਸਕੇਲ 'ਈ' ਦਰ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ 1958 ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਕੇਲ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਮਦਰਾਸ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1905 ("ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ") ਦੇ ਸਮਾਨ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉੱਠਿਆ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 133 (2ਸੀ) ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਸਨ। ਸਕੇਲ 'ਈ' ਨੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਲੇਬਰ ਦੀ ਮੰਗ ਅਤੇ ਸਪਲਾਈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਜਾਂ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਦਰਾਂ ਸੁਪਰੀਮ ਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਸਫ਼ੇ 923 ਅਤੇ 924 ਉੱਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰਕਮ ਉਹਨਾਂ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਨੁਕਸ ਕਾਰਨ, ਜਾਂ ਮੀਂਹ ਵਰਗੀਆਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਕਾਰਨ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਸਫ਼ੇ 925 ਅਤੇ 926 ਉੱਤੇ ਦਰਸਾਏ ਗਏ 25.02.1958 ਦੇ ਇੱਕ ਸਰਕੂਲਰ ਦੁਆਰਾ ਅੱਗੇ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਸਬੰਧਤ ਧਾਰਾਵਾਂ, ਉਪ-ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਅਤੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਨਿਯਮਾਵਲੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 39 (ਜੋ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 42 ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਾਨ ਹੈ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਰਨਾ ਬੋਰਡ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ "ਮਾਲਕ" ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਦੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਸੀ ਜੋ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨਾ ਹੈ (ਸਫ਼ੇ 935 ਤੋਂ 936 ਦੇਖੋ)। ਫਿਰ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਈ ਸਵਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀਃ

" ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਈ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਟੀਮਰ-ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਉਣਾ ਚੰਗਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। 5

53. " ਇਹ ਖਰਚੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਬੇਕਾਰ ਰਹਿੰਦੇ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਲਈ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਨ, ਅਜਿਹੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਬੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਫਿਰ ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਖਰਚੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਸਨ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋ ਸਕੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਦਾ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ, ਨਾ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਨੂੰ "ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਨੁਸਾਰ" ਉਤਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਸੀ (ਸਫ਼ਾ 938-939 ਦੇਖੋ)। ਫਿਰ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਬੇਲੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲੈਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ (ਸਫ਼ਾ 939 ਦੇਖੋ)। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੋਰਡ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੋਰਡ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਲਾਈਅਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ (ਸਫ਼ਾ 947 ਦੇਖੋ)। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਦਰਾਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 39 (3) ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਰਸੀਦ ਦੇਣ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਈ ਮਾਸਟਰ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਵੀ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਦਾ ਕਿ ਬੋਰਡ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਕਿਹਾਃ

" ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਕਾਰਜਭਾਰ ਸੰਭਾਲਦਾ ਹੈ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲ-ਮਾਲਕ, ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ-ਬੇਲਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਬੇਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੇਲੀ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਬੇਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਏਜੰਟ ਤਾਂ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ

ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ ਐੱਸਐੱਸ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ। 39 ਅਤੇ 40, ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੋਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਅਤੇ ਜੋ ਵੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਉਹ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹਨ।

54. ਇਹ ਹਵਾਲਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਮਾਲ ਸਿੱਧੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਤੋਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਬੇਲੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਟਿੱਪਣੀ ਕਿ ਬੋਰਡ ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜੋ ਵੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ "ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹਨ, ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਦੇ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫ਼ਨਾਮੇ ਦਾ ਇੱਕ ਪੜ੍ਹਚੋਲ, ਜੋ ਸਫ਼ਾ ਨੰ. 921 , ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਉੱਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਬਕਾਇਆ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੈਂਡਿੰਗ ਬਿੰਦੂ ਤੋਂ ਭੰਡਾਰਨ ਬਿੰਦੂ ਤੱਕ ਲਿਜਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ "ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਬਾਰੇ" ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ ਅਰਥ ਸਿਰਫ਼ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਲੈਂਡਿੰਗ ਪੁਆਇੰਟ ਤੋਂ ਸਟੋਰੇਜ ਪੁਆਇੰਟ ਤੱਕ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹੋਣਗੇ, ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ। ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਿੱਸੇ ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈਃ

ਬੇਕਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਸਮੇਂ ਵਧੇਰੇ ਹੁੱਕਾਂ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਲਈ ਖਰਚੇ, ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਖਰਚੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਉਹ ਖਰਚੇ ਹਨ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਆਖਰੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲ ਲੈਂਡਿੰਗ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਹ, ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਹਨ, ਜਿਸ ਦੀ ਈ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਨਾਰੇ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਸੀਦ ਤੱਕ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ।

55. ਪੀਟਰਸਨ ਬਨਾਮ ਫ੍ਰੀਬਾਡੀ ਅਤੇ ਸੀ.ਓ. [1895] 2 ਕਿਊ.ਬੀ.ਡੀ. 294 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ। ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ, ਕਿ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਲਈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਉਤਰਾਈ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣਾਵੇਗੀ।

56. ਦੂਜਾ ਫੈਸਲਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ ਰੋਥਰ-II। (ਉੱਪਰ)। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਕਿ ਕੀ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਡੈਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ, ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਤੋਂ. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ, ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕੱਢਿਆ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਸ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ:

“ ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ, ਜਿਸ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਹੋਏ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਸਟੀਮਰ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਹੀ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਈ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਦਖਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹਿਰਾਸਤ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਟੀਮਰ ਜਾਂ ਇਸਦਾ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵੇਅਰਹਾਊਸਮੈਨ ਦਾ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਦਾਅਵਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡੀਮਰੇਜ ਚਾਰਜਾਂ ਲਈ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਥਿਤੀ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪੋਰਟ

ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜੀ ਵੇਅਰਹਾਊਸਮੈਨ ਵਾਂਗ ਹੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਵੀ ਬੇਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਆਵਾਜਾਈ ਖਤਮ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਮਰਥਨ ਦੇਣ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਈ ਹੈ। ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਦੁਆਰਾ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਏਜੰਟ, ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਉੱਤੇ ਨਿਹਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ। ਇਹ ਵੀ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸਟੀਮਰ ਨੇ ਇਨਾਮ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਸਟਮਜ਼ ਤੋਂ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ। ਇਹ ਸਟੀਮਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਅਤੇ ਅਣਕਿਆਸੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਥੋਪੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਹੈ। ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਏ. ਸੀ. ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਇਸ਼ਾਰੇ 'ਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਪੁਰਦਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਟੀਮਰ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਉਹ ਇਕੱਤਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕੋਈ ਵੀ ਕੈਰੀਅਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜੋਖਮ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਲਵੇਗਾ। ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕੈਰੀਅਰ ਉੱਤੇ ਵਾਧੂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਇਸ ਨੇ ਸ਼ਿਪਰ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਿਰਫ ਕਸਟਮਜ਼ ਜਾਂ ਡਿਸਚਾਰਜ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਪਰ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਇੱਕ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਸ਼ਰਤ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਸਟੀਮਰ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਸ਼ਿਪਰ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਰਜਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ

ਅਸੀਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਲਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਸਟਮਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਟੀਮਰ ਦੀ ਡਿਊਟੀ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਨਾਰੇ ਵਾਲੇ ਪਾਸੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੇ ਜੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਨੂੰ ਉਸ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੇ ਮਾਲ ਦਾ ਭੰਡਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ।

57. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਫਿਰ ਰੋਥਰ-I (ਉੱਪਰ) ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰਾ ਕੀਤਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

" ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਫੀਸਾਂ ਨੂੰ ਸਟੀਮਰ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਇਸ ਕਾਰਨ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਿਆ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਸਟੀਮਰ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਸਰਵਿਸ ਚਾਰਜ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡੈਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇੱਥੇ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਡਿਫਾਲਟ 'ਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਅਧਿਕਾਰਤ ਸੀ। “ ਭਾਵੇਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਉਸ ਨੂੰ ਲੰਘ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਧਿਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪਰ ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

58. ਰੋਥਰ-II (ਉੱਪਰ) ਨੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਰੋਥਰ-I (ਉੱਪਰ) ਮਾਲ ਦੀ ਲੈਂਡਿੰਗ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਕਾਏ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ

ਹਟਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਦੋਸ਼ ਡੀਮਰੇਜ ਖਰਚਿਆਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ ਸਨ, ਜੋ ਖਰਚੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਦੋਂ ਹੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਜਭਾਰ ਸੰਭਾਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਇਸ ਪੜ੍ਹਾਅ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਜੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਰੋਥਰ-II (ਉੱਪਰ) ਦਾ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਰੋਥਰ-I (ਉੱਪਰ) ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀਃ

" ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਐਕਟ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਬੋਰਡ ਤੋਂ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਏ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਬੋਰਡ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਕਿਨਾਰੇ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਬੋਰਡ ਬੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਜਗ੍ਹਾ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤੋਂ ਗੁਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਬੋਰਡ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਪੁਰਦਗੀ ਆਰਡਰ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦਾ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ' ਤੇ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ 'ਤੇ ਇੱਕ ਸਮਰਥਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸੀ ਕਿਵੇ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

59. ਰੋਥਰ-I (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੈ, ਅਤੇ, ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਿਰਲੇਖ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਰੋਥਰ-II (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ) ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਚੰਗਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਇਹ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼।

ਇੱਕ ਵਾਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੋਥਰ-II (ਉੱਪਰ) ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਣਾ ਹੈਃ ਕਿਉਂਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਜਾਂ ਡੈਮਰਾਜ ਲਈ ਚਾਰਜ ਮਾਲ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਹੀ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ "ਸਟੀਮਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਅਤੇ ਅਚਾਨਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ" ਲਗਾਏਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਮਾਲਕ।

60. ਇਸ ਮੋੜ ਉੱਤੇ, ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਦੇ ਪੰਜ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇ. ਵੀ. ਗੋਕਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ (ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ.) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਅਸਿਸਟੈਂਟ. ਵਿਕਰੀ ਕੁਲੈਕਟਰ-ਟੈਕਸ (ਨਿਰੀਖਣ) ਅਤੇ ਹੋਰ। (1960) 2 ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 852 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

" ਇੱਕ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ "ਇੱਕ ਲਿਖਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਸਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦਾ ਵਾਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਪਾਰਕ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦਾ ਬਿੱਲ ਮਾਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਮਾਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਹੈ ਸੈਂਡਰਸ ਬ੍ਰਦਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਮੈਕਲੀਨ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ [(1883) II ਕਿਊ. ਬੀ. ਡੀ. 327] ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੀ. 341 :ਵਿੱਚ ਬੋਵੇਨ, ਐਲ. ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ।

" ਬਿੱਲਾਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਓਨਾ ਹੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਜਿੰਨਾ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਯੂਰਪੀਅਨ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਲ ਜਦੋਂ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਬੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੌਤਿਕ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਅਸਮਰੱਥ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਇਸ ਅਰਸੇ ਦੌਰਾਨ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ਵਵਿਆਪੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਕ ਵਜੋਂ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ, ਅਤੇ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਕ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਸੀ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਤੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਤਾਂ

ਵਿੱਚ ਜਾਇਦਾਦ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੁਆਰਾ ਲੰਘੇਗੀ। ਅਤੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਪੂਰੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਇੰਡੋਰਸ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿੱਲ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਹੀ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਨਾਰੇ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਸ਼ਿਪਰ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਰਮਿਆਨ ਗੱਡੀ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇੱਕ ਕੁੰਜੀ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਸਹੀ ਮਾਲਕ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਨੂੰ ਅਨਲੌਕ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ, ਫਲੋਟਿੰਗ ਜਾਂ ਫਿਕਸਡ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਈ ਹੋਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। 11

61. ਇੰਡੀਅਨ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856 ਦੀ ਧਾਰਾ 1 ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈਃ

“ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰ। ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਨਾਮਜ਼ਦ ਮਾਲ ਦਾ ਹਰੇਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਹਰੇਕ ਸਮਰਥਕ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਸੰਪਤੀ ਉਸ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਾਰਨ ਲੰਘੇਗੀ, ਉਸ ਨੇ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦੇ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪ ਦਿੱਤੇ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਉਹ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ।

62. ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਜਿਸ "ਸਮਰਥਨ" ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਵਾਹਕ ਜਾਂ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਉੱਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮਰਥਨਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਮਰਥਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਸਹਾਇਕ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਸਮਰਥਨ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਏ ਨੂੰ ਰੋਥਰ-। (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇੱਕ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਨੂੰ ਮਿਲਾਉਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਉਲਝਣ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਰੋਥਰ-।। (ਉੱਪਰ) ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਕਿ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਬੀ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

63. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅੰਸ਼ ਕੱਢਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੋਥਰ-II (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਬਨਾਮ ਗ੍ਰੈਂਡ ਸਲੈਮ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ (1995) 3 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 151 ਤੋਂ ਇੱਕ ਅੰਸ਼ ਕੱਢਿਆ , ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੈਮਰਾਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ (ਨਾ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ)।

64. ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (ਉੱਪਰ) ਅਗਲਾ ਫੈਸਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਾਲਕ੍ਰਮਿਕ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਨਜਿੱਠਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਦੋ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉੱਠਿਆ ਸਵਾਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀਃ

" 1.ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਆਮ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮੇਜਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ, 1963 (ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ "ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ") ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਅਪੀਲ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਟਰੱਸਟੀਜ਼ ਕੋਲ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਖੇਪਾਂ ਉੱਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਕਾਏ ਲਈ ਇੱਕ ਆਮ ਲਾਈਅਨ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਬਕਾਏ ਕਥਿਤ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਿਛਲੇ ਦਰਾਮਦਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਨ। "

" 65. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 59 ਅਤੇ 61 (1) ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਨਾਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਲਾਈਅਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਹ ਖਾਸ ਵਸਤਾਂ ਜੋ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਸ ਦਾ ਲਾਈਅਨ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸੇ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਮਾਨ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਆਯਾਤ ਐੱਫ ਤੱਕ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਕੋਡ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਚੁੱਪ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 171 ਇੱਕ ਆਮ ਲਾਈਅਨ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ "ਵਰਫਿੰਗਰ" ਜੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਪਿਛਲੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਜੋਂ ਜ਼ਮਾਨਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਸ ਨੂੰ ਆਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣਾ ਪਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ.

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 131 ਤਹਿਤ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

66. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਫੈਸਲਾ ਕੁਝ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਰਾ 23 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬੇਲਰ ਅਤੇ ਬੇਲੀ ਦਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਉਦੋਂ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਇਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੋਥਰ-I. (ਸਫ਼ਾ 940 ਦੇਖੋ) ਦੇ ਉਲਟ ਹੈ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੇ ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੇਲਰ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 148 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇੱਕ ਬੇਲਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਬੇਲੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਬੇਲੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੋਥਰ-I. (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਜ਼ (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ) ਦੇ ਪੈਰਾ 23 ਅਤੇ 25 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕਿ ਸੀ ਮਾਲ ਦਾ ਬੇਲਰ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਉਸ ਦਾ ਬੇਲੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਉਪ-ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਬਿੰਦੂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਹੇ ਹਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਪ੍ਰਤਾਪ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ, ਉਪ-ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ, ਮੂਲ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

67. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੌਥਰ-1 (ਸੁਪਰਾ) ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸ ਦੁਆਰਾ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਇਸ ਦੇ ਪੈਰਾ 24 ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨੀਟਰਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ, ਅਤੇ ਐਮਪੀਟੀ ਐਕਟ ਦੇ ਇੱਕ ਸੰਪੂਰਨ ਕੋਡ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਸਾਡੀ ਸਹਿਮਤੀ ਹੈ।

68. ਫੋਰਬਸ-I. (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਨੇ ਰੋਥਰ-II. (ਉੱਪਰ) ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਉੱਤੇ ਸ਼ੱਕ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਸਵਾਲ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ। (ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ) ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਆਈ. ਡੀ. 1 ਉੱਤੇ, ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੈਂਚ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆਃ

" ਅਸੀਂ ਉਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 1997 (10) ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 285 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਦੇਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਨੁਪਾਤ ਨਾਲ ਅਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਅਗਲੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਭੇਜਦੇ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਸੰਗਤਤਾ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ।

69. ਫਿਰ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਐਚ ਦੇ ਬੈਂਚ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਆਇਆ, ਜਿਸ ਨੇ ਫੋਰਬਸ-II (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ।

ਫੋਰਬਸ-II, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾਃ

" 1 ..... ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਆਮ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਏਜੰਟ (ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ (ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਨੂੰ ਡੈਮਰਾਜ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਚਾਰਜਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੋਵੇਗਾ।

70. ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਕਲਕੱਤਾ ਦੀਆਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣਾ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਡੈਮਰਾਜ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆਃ

10. ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਡਿਮਰਜ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬਾਰ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ 'ਤੇ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 1963 ਦੇ

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇਣ ਵਾਲੇ "ਮਾਲਕ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਧਾਰਾ 2 (ਓ) ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਧਾਰਾ 42 ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹੋਏ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸਦਾ ਏਜੰਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ. ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਸੁਲਝਾਉਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 42 ਅਧੀਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਕਸਟਡੀ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸੌਂਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 42 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਮਾਲ ਅਜੇ ਵੀ ਸ਼ਿਪਰ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ. ਉਪਰੋਕਤ ਸਵਾਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜੇ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿਚਕਾਰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 42 (2) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 43 (1) (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਡਿਮਰਜ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਆਵੇਗੀ|

11. ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਬਜਾਏ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਵਿਚਕਾਰ ਬੈਲਰ ਅਤੇ ਬੈਲੀ ਦੇ ਰਿਸ਼ਤੇ ਦੀ ਹੋਂਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸ਼੍ਰੀਯਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਆਮ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਪੁਨਰ-ਬਿਆਨ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਬਲਕਿ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਿਆ ਇੱਕ ਸਿੱਟਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਜੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਹੈ, ਕੇ. ਪੀ. ਵੀ. ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਹਨ। ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੋਥਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ [ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ. ਕੇ. ਪੀ. ਵੀ. ਸ਼ੇਖ ਮੁਹੰਮਦ ਰੋਥਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, 1963 ਸਪੋਰ (2) ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 915] ਨੂੰ ਜਿੱਤਣਾ ਪਵੇਗਾਃ (ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. ਪੀ. 940)

" ਸੈਕਸ਼ਨ 40 ਉਸ ਮਾਲ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਨੇ ਲਿਆ ਹੈ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 151,152 ਅਤੇ 161 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ ਚਾਰਜ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 148 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਮਾਨਤ

ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਹੈ, ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਉੱਤੇ ਕਿ ਉਹ, ਜਦੋਂ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਮਾਲ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਹ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਉਸ ਨੂੰ ਬੇਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਬੋਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬੇਲਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਬੇਲੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਲਈ ਬੋਰਡ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬੇਲੀ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਬੇਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਾ ਏਜੰਟ ਤਾਂ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਇਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਇੱਕ ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ। ਇਸ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 39 ਅਤੇ 40 ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੋਰ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਬੋਰਡ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਹੀਂ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ 'ਤੇ ਜੋ ਵੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹਨ।

12. ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਜੋ ਉੱਭਰਦੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਡੈਮਰਾਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ (ਬੇਲਰ) ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ (ਬੇਲੀ) ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਜਾਂ ਡਿਲਿਵਰੀ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ।

13. ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 60 ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। 1963 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 60 ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ "ਮਾਲ

ਢੁਆਈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ" ਲਈ ਇੱਕ ਸੀਮਤ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਸਮੀਕਰਨ ਡੈਮਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੋਰਟ ਚਾਰਜਾਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਫੈਲਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਆਪਣੇ ਸਿੱਟੇ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਗਲਤੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਅੰਤਿਮ ਸਿੱਟੇ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 61 ਅਤੇ 62 ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਜੋ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਜੇਕਰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਮਾਲ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਡੀ 1963 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਯੋਗ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਕਥਿਤ ਅਥਾਰਟੀ ਲਈ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਬਕਾਏ ਦੀ ਕੋਈ ਕਮੀ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।

71. ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 10 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਧਾਰਾ 2 (0), ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 42 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਏਜੰਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮਾਜ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇਸ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ 43 (1) (2) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 42 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੋ ਜ਼ਮਾਨਤ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਹੈ, ਸਾਡੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਪੋਰਟ ਜੀ ਟਰੱਸਟ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਣ ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ (ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ), ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

72. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਪੈਰਾ 11 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (ਉੱਪਰ) ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਰਮਿਆਨ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਸ਼੍ਰੀਯਾਨੇਸ਼ ਨਿਟਰਸ (ਉੱਪਰ) ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

73. ਕਥਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਉਲਝਣ ਹੈ ਜੋ ਰੋਥਰ-II (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਬੀ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਥੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਸੰਭਾਲਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸੀਦ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਸਟੋਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਭੰਡਾਰਨ ਚਾਰਜ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ।

74. ਪੈਰਾ 13 ਕੇਸ ਦੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਯਾਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ਬਦ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਵਜੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦਾ ਵਿਵੇਕ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਹੈ। 61 ਅਤੇ 62. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਵਿਵੇਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੋਰਡ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ "ਰਾਜ" ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨਾਲ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ (ਦੇਖੋ ਦੁਆਰਕਾਦਾਸ ਮਰਫਾਤੀਆ ਅਤੇ ਸੰਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ (1989) 3 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 293 ਪੈਰਾ 22 ਉੱਤੇ) ਇਸ ਲਈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੋਰਡ ਇੱਕ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਫਰਜ਼ ਅਧੀਨ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵੇਚੇ ਜਿਸ ਤੋਂ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਲੈਂਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦਾ ਸਮਾਂ
ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63 (1) (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਉਹ ਬਾਹਰੀ ਸੀਮਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਿਉਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਸ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ

ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਵਾਜਬ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਹਟਾਉਂਦਾ, ਦੰਡਾਤਮਕ ਪਾਬੰਦੀ ਨੂੰ ਫਿਰ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਇਆ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਇਸ ਲਈ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਣ ਦੇ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਫਿਰ ਵੀ ਬੋਰਡ ਉੱਤੇ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਸਰਵ ਵਿਆਪਕ ਮੌਜੂਦਗੀ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਰੋਕਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਚੰਗਾ ਕਾਰਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

75. ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਰਸਿਕਲਾਲ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਦੋ ਮਾਣਯੋਗ ਜੱਜਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਆਉਂਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 'ਰਸਿਕਲਾਲ ਕਾਂਤਿਲਾਲ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ', ਜੋ ਇੱਕ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਵਿੱਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਸ ਕੋਲ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਲਗਭਗ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੈਮਰੇਜ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਸ ਨੇ ਬੀ ਕਸਟਮ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਐਂਟਰੀਆਂ ਦੇ ਬਿੱਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ। ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਨਵੰਬਰ, 1991 ਤੋਂ ਜਨਵਰੀ, 1992 ਤੱਕ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਇੱਕ ਯੂ. ਕੇ. ਕੰਪਨੀ, ਇੱਕ ਮੈਸਰਜ਼ ਮੈਟਲ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਟਰ (ਯੂ. ਕੇ.) ਲਿਮਟਿਡ ਤੋਂ 5 ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਪਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਦੀ 78 ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਇਹ ਖੇਪ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ' ਤੇ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ 78 ਖੇਪਾਂ ਵਿੱਚੋਂ 37 ਲਈ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਬਿੱਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੇ, ਪਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੀ ਖੇਪਾਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਉਹ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉੱਤੇ ਸਟੋਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲੱਗੇ। ਖੇਪ ਨੂੰ "ਸੀ. ਏ. ਡੀ. ਅਧਾਰ" ਉੱਤੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਕਦ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਯੂ. ਕੇ. ਕੰਪਨੀ ਕੋਲ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰਹੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕੋਈ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਟਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਦਿੰਦਾ।

76. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਸਿਕਲਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਮਾਲ, ਉਹ ਉਪਰੋਕਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਡੈਮਰਾਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਸੱਚ ਕਹਾਂ ਤਾਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਰਜ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਸਿਕਲਾਲ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਸ ਦਾ ਏਜੰਟ। ਇਹ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਸੀ ਜਿਸ ਦਾ

ਕਥਿਤ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਹੱਕ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਯੂਕੇ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਰਸਿਕਲਾਲ ਦਰਮਿਆਨ ਅਪ੍ਰੈਲ, 1992 ਵਿੱਚ ਇਸ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਇੱਕ ਰਸਮੀ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 63 (2) ਦੇ ਸਾਡੇ ਪੜ੍ਹਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਇਸ ਅਧਾਰ' ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਰਸਿਕਲਾਲ ਮਾਲ ਦਾ ਦਰਾਮਦਕਾਰ (ਸੈਕਸ਼ਨ 63 (2) ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ) ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਐੱਫ ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਇਹ ਰਸਤਾ ਨਹੀਂ ਚੁਣਿਆ ਸਿੱਟਾ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਇਸ ਨੇ ਰੋਥਰ-I. (ਉੱਪਰ), ਰੋਥਰ-II. (ਉੱਪਰ), ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ-II. (ਉੱਪਰ) ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਪੈਰਾ 47 ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਸਿੱਟੇ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆਃ

" 47. ਆਦਰ ਦੇ ਨਾਲ, ਅਸੀਂ ਜੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਰੋਥਰ-2 ਅਤੇ ਫੋਰਬਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਬੋਰਡ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਾਡੀ ਨਿਮਰ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਵਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਿ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸੰਪਤੀ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕਦੋਂ ਲੰਘਦੀ ਹੈ, ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

77. ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਪਾਸ ਹੋਣਾ ਸੰਕਲਪਿਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲਈ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ, ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਨਾਲ। ਇਸ ਨੇ ਫਿਰ ਪੈਰਾ 51 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾਃ ਇੱਕੋ ਸਵਾਲ ਹੈਃ ਬੋਰਡ ਕਿਸ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ- ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਵਾਲ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੌਣ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

78. ਪੈਰਾ 52 ਤੋਂ 60 ਤੱਕ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਰੋਥਰ-I. (ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ) ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪਹਿਲਾ ਜਵਾਬਦੇਹ, ਭਾਵ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ, ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ' ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪ-ਬੈਲੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਉਹ ਮਾਲਵਾਹਕ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਸਿਕਲਾਲ ਇੱਕ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਰਾਹੀਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਸਿਕਲਾਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਰਤੀ ਕੰਟਰੈਕਟ

ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 158 ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਇੰਡੀਅਨ ਬਿੱਲ ਆਫ਼ ਲੈਡਿੰਗ ਐਕਟ, 1856' ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

79. ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਰੋਥਰ-। (ਉੱਪਰ) ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਉਪ-ਬੈਲੀ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ-ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
ਇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ-- ਜੋ ਫਿਰ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਵਾਲ ਕਿ ਕੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 158 ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਲਈ ਈ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨਾ ਸਿਰਫ ਬੇਲਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ "ਜ਼ਰੂਰੀ ਖਰਚਿਆਂ" ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਵਸੂਲਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਕੁੱਝ ਹੋਰ-ਇਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਰੁਕਾਵਟ ਵਜੋਂ ਭੰਡਾਰਨ ਦਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਜੈ ਹਿੰਦ ਆਇਲ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (1987) 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 648 ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਦਾਲਤ (1987) 1 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 648 ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈਃ

" 10. ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਡੈਮਰਾਜ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਜਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਬਰਾਮਦਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਡੈਮਰਾਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਸਵਾਲ ਘੱਟ ਹੀ ਉੱਠਦਾ ਹੈ) ਅਤੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਆਇਤ ਦਰਸਾਉਣ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮਦਰਾਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਵਿੱਚ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਮੀਨਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ [(1976) 3 ਐੱਸ. ਸੀ. ਸੀ. 167] ਅਤੇ ਬੰਬਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬੋਰਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕੰਪਨੀ [(1977) 2 ਐਸ. ਸੀ. ਸੀ. 649]। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਉੱਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਭੌਤਿਕ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸ਼ਕਤੀ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਪਰ ਫੈਸਲੇ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਸੰਗਿਕ

ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਉਪਬੰਧ ਘੱਟ ਜਾਂ ਘੱਟ ਇਨ੍ਹਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹਨ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਤੁਰੰਤ ਨਿਕਾਸੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਡੈਮਰਾਜ ਚਾਰਜ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਹਮੇਸ਼ਾ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਫਿਕਸ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਦਰਾਮਦਕਾਰਾਂ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਹਾਤੇ ਨੂੰ ਵੇਅਰਹਾਊਸ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੇ। ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭੀੜ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਕੁਝ ਖਾਸ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰ ਨੂੰ ਰਿਆਇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

80. ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ, ਰਸਿਕਲਾਲ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਇੰਜ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਟ ਨੂੰ ਘੋੜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ' ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾਃ

" 60 ..... ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਸਿਰਫ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਬੇਲਰ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਇਸ ਦੀ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਇਸ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਮਿਉਂਸਪਲ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ (ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੀ ਇੱਕ ਮੁਸ਼ਕਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈ ਕੇ)। ਇਸ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਈ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

81. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਡੈਮਰੇਜ ਚਾਰਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਸਿਕਲਾਲ (ਉੱਪਰ) ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ, ਉਪ-ਬੇਲੀ ਵਜੋਂ, ਮੂਲ ਬੇਲਰ-ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉੱਪਰਲੇ ਪੈਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

82. ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੀ ਚਰਚਾ ਦੇ ਅਧਾਰ ਉੱਤੇ, ਸੰਦਰਭ ਕ੍ਰਮ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸਾਡੇ ਜਵਾਬ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨਃ

1. ਉਹ ਸਮਾਂ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ;

2. ਅਤੇ 3. ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਲੈਡਿੰਗ ਦਾ ਬਿੱਲ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਲੈਡਿੰਗ ਦੇ ਬਿੱਲ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮਰਥਨ ਡਿਲਿਵਰੀ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਦੂਜੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਮਰਥਨ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਦੋਵੇਂ ਪੜ੍ਹਾਅ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹਨ ਕਿ ਭੰਡਾਰਨ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਿਸ ਨੇ ਕਰਨਾ ਹੈ-ਅਸੀਂ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਮਾਲ ਦਾ ਚਾਰਜ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਲਈ ਰਸੀਦ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਉਤਰਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਬਕਾਏ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਦਰਾਮਦਕਾਰ, ਮਾਲਕ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਦੇ ਭੰਡਾਰਨ ਲਈ ਡੈਮਰਾਜ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

4. ਸਾਡੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 24 ਅਨੁਸਾਰ;

5. ਸਵਾਲ ਨੰਬਰ 5 ਦਾ ਜਵਾਬ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੈਃ ਪਹਿਲਾ, ਕੀ ਇੱਕ ਕੰਟੇਨਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਨਾਲ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਫਰਕ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਡੈਮਰਾਜ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ; ਅਤੇ ਦੂਜਾ, ਕੀ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਕੰਟੇਨਰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਸਾਡੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰੇ 45 ਤੋਂ 51 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਭੰਡਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੰਟੇਨਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ, ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਏਜੰਟ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮਾਲਕ, ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਇਹ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਹਰ ਕੰਟੇਨਰ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰੇ ਅਤੇ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਪਸ ਕਰੇ ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ/ਵਿਅਕਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕੰਟੇਨਰਾਂ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਮਿਆਦ ਕੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ, ਇਸ' ਤੇ ਬੈਠਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਨਾਲ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੇ ਮੂੰਹ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਕੋਈ ਜਗ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਫਿਰ ਵੀ ਇੱਕ ਅਦਾਲਤ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਜੀ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਦਰਪੇਸ਼ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ "ਛੋਟੀ ਮਿਆਦ" ਵੱਲ ਲੈ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਖਾਸ ਕੇਸ ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਥੋੜ੍ਹਾ ਲੰਬਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਘੱਟ ਅਕਸਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੋ ਮਾਲ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

83. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਪੁੱਛੇ ਗਏ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ ਕਿ ਕੇਸ ਦਾ ਨਿਆਂ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਖੁਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਪਹਿਲਾਂ ਕਥਿਤ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ ਨੇ 75 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨੀ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ - ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਮੁੜ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਸਟੀਮਰ ਏਜੰਟ, ਅਤੇ ਵਿਵਾਦਿਤ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਕਾਪੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਸਬੰਧਤ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿਓ।

84. ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸੀਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਫੈਸਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦਾਇਰ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਐੱਮ. ਪੀ. ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 61 ਅਤੇ 62 ਵਿੱਚ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ "ਹੋਵੇਗਾ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਚੇਤਾਵਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਰਾਜ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਪੋਰਟ ਟਰੱਸਟ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਿਨ ਉਸਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਸੰਭਾਲੀ ਹੈ।

ਹਵਾਲੇ ਨੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



Tarun Mehra

Advocate